

UNIVERSITÉ DE CAEN

FACULTÉ DE DROIT

DU DÉLAISSEMENT

En matière d'assurances maritimes

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE PUBLIQUEMENT

DANS LA GRANDE SALLE DE LA FACULTÉ DE DROIT

Le vendredi 18 mars 1898, à 3 heures 1/2 du soir.

PAR

J. DERO

Avocat

CAEN

IMPRIMERIE CHARLES VALIN

7 ET 9, RUE AU CANU

1898

UNIVERSITÉ DE CAEN

FACULTÉ DE DROIT

DU DÉLAISSEMENT

En matière d'assurances maritimes

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE PUBLIQUEMENT

DANS LA GRANDE SALLE DE LA FACULTÉ DE DROIT

Le vendredi 18 mars 1898, à 3 heures 1/2 du soir

PAR

J. DERO

Avocat



CAEN

IMPRIMERIE CHARLES VALIN

7 ET 9, RUE AU CANU

1898



Digitized by the Internet Archive
in 2026

FACULTÉ DE DROIT DE CAEN

Année scolaire 1897-1898

DOYEN :

M. Edmond VILLEY (*, I. *), correspondant de l'Institut, membre du Conseil supérieur de l'Instruction publique.

PROFESSEURS :

MM. TOUTAIN (*, I. *), professeur de *Droit administratif*.

DANJON (I. *), professeur de *Droit commercial* et de *Droit maritime*.

Edmond VILLEY (*, I. *), professeur d'*Économie politique*.

LAISNÉ DES HAYES (☉, A. *), professeur de *Droit romain*, chargé d'un cours de *Code civil*.

GUILLOUARD (*, I. *, C. *), professeur de *Code civil*.

LEBRET (I. *), professeur de *Code civil* (élu député du Calvados).

CABOUAT (I. *), professeur de *Droit international public* et *privé*, et de *Législation industrielle*.

GAUCKLER (I. *), professeur de *Droit romain*, chargé du cours d'*Histoire du Droit public français* (DOCTORAT).

MARIE (I. *), assesseur du doyen, professeur de *Droit criminel*, et chargé du cours d'*Histoire du Droit français* (DOCTORAT).

MM. Ambroise COLIN (I. ☿), professeur de *Code civil*,
et chargé du cours d'*Éléments du Droit constitutionnel*.

BIVILLE (A. ☿), professeur de *Procédure civile*, et
chargé du cours d'*Histoire générale du Droit français* (LICENCE).

AGRÉGÉS :

MM. DEBRAY, chargé d'un cours de *Droit romain* et du
cours de Pandectes.

René WORMS (A. ☿), chargé du cours d'*Histoire
des Doctrines économiques*.

LE FUR, chargé des cours de *Législation financière*
et de *Droit constitutionnel comparé*.

SECRÉTAIRE :

M. GILLET (I. ☿), secrétaire du Conseil de l'Université
de Caen.



JURY D'EXAMEN

MM. DANJON, *professeur*, PRÉSIDENT DE LA THÈSE.

J. MARIE, *professeur*.

AMBROISE COLIN, *professeur*.

PRÉLIMINAIRES



L'assurance est un contrat à titre onéreux par lequel une personne, l'assureur, prend à sa charge, au lieu et place d'une autre personne, l'assuré, et ce, moyennant un prix nommé prime, certains risques auxquels est ou sera exposée pendant un temps une chose appartenant à l'assuré.

L'assurance a donc pour but de permettre à l'assuré, en cas de perte ou de détérioration de la chose assurée, de demander à l'assureur une somme représentative du dommage subi. Elle est un contrat d'indemnité, et ne doit jamais être pour l'assuré une source de bénéfice. S'il en était autrement, l'assuré aurait intérêt à la perte de la chose ; il pourrait ou y contribuer ou, tout au moins, ne rien faire pour l'éviter. L'assurance serait ainsi le plus immoral de tous les contrats, alors qu'il est aujourd'hui le plus utile et le plus fécond.

L'utilité de l'assurance est en effet incontestable ; il suffit de constater le développement

qu'elle atteint aujourd'hui. Dans toutes les branches des affaires ou de la vie, elle a son application : elle se retrouve dans les choses maritimes comme dans le commerce de terre ; la vie humaine même peut s'assurer ; elle augmente sans cesse son action bienfaisante, et garantit chaque jour une nouvelle forme de l'activité humaine. En ce qui concerne les affaires commerciales, et plus particulièrement les affaires maritimes qui nous occupent, elle favorise les expéditions lointaines et hasardeuses, leur donne une sécurité aussi absolue qu'il est permis d'espérer pour les affaires humaines, et permet les opérations nombreuses et importantes qui constituent la vie commerciale d'un pays civilisé.

Malgré cette utilité incontestable, on a souvent critiqué le contrat d'assurance.

Plus particulièrement, les assurances maritimes ont été l'objet de vives critiques de la part d'auteurs éminents. L'un d'eux ¹ remarque que « les navires assurés périssent beaucoup plus que ceux qui ne le sont pas ». Il cite nombre de maisons d'armement s'assurant elles-mêmes, et dont les navires ne disparaissent jamais. Il suspecte l'honnêteté des assurés, ou les accuse d'apporter tout au moins une grande négligence

1. DE COURCY, *Questions de droit maritime*, 2^e série, p. 296.

à sauver les navires ou les marchandises en péril.

En ce qui concerne la fraude, tout contrat peut certainement s'y prêter aussi bien que l'assurance ; on ne doit d'ailleurs la considérer que comme une exception, et c'est au législateur à prendre des mesures telles qu'elle soit impossible.

Ce fut en effet sa préoccupation aux diverses époques.

L'ordonnance de 1681 avait prescrit à l'assuré de rester son propre assureur pour 1/10 de la valeur de la chose assurée ; mais la clause contraire était permise, et devint bientôt de style. La pratique avait donc trouvé un inconvénient à la règle de l'ordonnance.

Aujourd'hui, le découvert et les franchises sont les seuls moyens d'éviter le danger de la fraude. On peut stipuler que l'assuré sera à découvert, c'est-à-dire sera son propre assureur pour partie de la valeur de la chose.

Les franchises fixées par la loi (art. 408) ou par la convention ne permettent à l'assuré de réclamer une indemnité que si le dommage dépasse une certaine proportion, un tant pour cent de la valeur assurée. Ces franchises sont interprétées en France comme étant, en outre, la mesure dans laquelle l'indemnité acquise doit être réduite¹ et dans laquelle l'assuré reste ainsi

1. DANJON, *Éléments de droit maritime*, n° 658 et suiv.

à découvert. En effet, les polices d'assurances maritimes qui stipulent les franchises, le font en disant que l'assureur ne payera que l'excédent de la franchise; elles sont donc pour l'assureur une garantie de la bonne foi de l'assuré, et empêchent ce dernier d'avoir intérêt à ce que l'avarie augmente pour avoir droit à une indemnité.

Quant à la négligence que certains assurés apportent à sauver les choses assurées, c'est là certainement une tendance du caractère humain à s'occuper moins activement des choses dont on n'est pas propriétaire ou dont on ne craint pas la perte. Mais il y a un moyen de se prémunir contre cette faiblesse. Les mesures que le législateur a prescrites contre la fraude sont aussi efficaces contre la négligence. De plus, c'est au juge à rechercher si, dans les circonstances de la cause, il y a une négligence, une faute à relever à la charge de l'assuré.

Il est donc possible d'éviter la fraude et la négligence; d'ailleurs elles préoccupent peu l'esprit des assureurs, puisque nous voyons continuellement croître le nombre des contrats, et l'assurance s'appliquer chaque jour à une branche d'affaires nouvelle.

On pourrait croire que l'origine d'un contrat présentant une telle utilité, et ayant aujourd'hui un tel développement, remonte à la plus haute

antiquité; il n'en est rien cependant. Le contrat d'assurance présente en effet une véritable difficulté pour le législateur primitif : l'acceptation par l'assureur des risques d'une chose dont il n'est pas propriétaire. Il est la négation de l'ancienne maxime romaine : « *res perit domino* ». Ce n'est donc que peu à peu que le contrat d'assurance, en contradiction aussi flagrante avec cette sorte d'axiome juridique, a pu s'introduire dans les lois.

Les Romains connaissaient le prêt à la grosse¹ et la contribution aux avaries communes²; mais la question de savoir s'ils pratiquaient le contrat d'assurance est fort controversée.

En faveur de l'affirmative, on cite plusieurs textes³ d'après lesquels on aurait, à cette époque, mis intentionnellement les risques d'une chose à la charge d'une personne qui, en droit commun, n'aurait pas dû les supporter. Aucun de ces textes n'est concluant; ils se rapportent soit à un cautionnement, soit à un pari, soit enfin à un contrat gratuit.

On cite enfin une lettre⁴ dans laquelle Cicé-

1. Dig. tit. 2, livre 22, Code, titre 33, livre 4. *Novelles*, 106 et 110.

2. Dig. xiv, 2 *De lege Rhodia de jactu*, lois 1, 2 et 6.

3. Loi 129, *De verborum oblig.*, Dig. 45, 10. — Loi 67, *De verb. oblig.* L. 13, § 5, loi *conducti.*, Dig. 19, 2. — L. 1, § 35, Dig. 16, 3, *Depositi vel contra.*

4. *Ad familiares* (liv. II, ep. xvii, cap. iv).

ron écrit qu'ayant à envoyer de Laodicée à Rome des deniers publics, il cherche des garants, *prædes*, pour mettre son envoi à l'abri des périls du voyage (*vecturæ periculum*).

Ce texte, le plus favorable à l'idée d'une assurance chez les Romains, perd toute sa valeur lorsqu'on le rapproche des autres lettres¹ relatives à cet envoi de Laodicée à Rome. Il parle de faire une *permutatio* avec une personne qui se chargera de payer dans cette dernière ville l'argent qu'on lui remettra à Laodicée. Ce n'est donc plus une assurance, puisque l'intermédiaire devient propriétaire des deniers qu'il se charge de payer à Rome. Par suite, il doit, aux termes du droit commun (*res perit domino*), supporter les risques de sa chose. On pourrait, dans ce contrat imaginé par Cicéron, voir plutôt l'origine du contrat de change que du contrat d'assurance.

A côté de ces textes, rien moins que probants, il est un argument absolument significatif tendant à prouver que le contrat d'assurance était inconnu des Romains : c'est le silence absolu de leurs lois à ce sujet. Ils ont légiféré sur la contribution aux avaries communes (l. 1 et 2 au Dig. *de lege Rhodia de jactu*, XIV, II); ils ont consacré un titre entier au contrat à la

1. *Ad Atticum*, XII, 24, 1.

grosse, et l'assurance n'a même pas fait l'objet d'un titre ni même d'une loi. Ce silence est d'autant plus frappant que le contrat d'assurance ne pouvait se régler d'après les règles du droit commun : il est en opposition formelle avec les règles régissant les risques ordinaires de la propriété. D'ailleurs, les législateurs de Rome, loin de résumer leurs lois, étaient habitués à développer plutôt qu'à restreindre le nombre des hypothèses afférentes à la matière dont ils traitaient.

La législation romaine ne connaissait donc pas le contrat d'assurance. Cette conclusion ne surprendra pas, si l'on observe que le commerce maritime ne se développa que fort tard à Rome. Au temps d'Auguste, il était fort peu pratiqué, et le poète exprimait les craintes du plus grand nombre au sujet des choses de la mer, en disant de celui qui le premier avait osé se risquer sur les flots : « *Illi robur et æs triplex circa pectus erat.* » De plus, le commerce terrestre ou maritime était le lot des esclaves et des affranchis ; et il n'est pas surprenant que le législateur n'ait rien fait pour fixer ou pour créer les règles d'un contrat destiné à donner une sécurité plus grande à ces trafiquants, alors peu estimés.

Il faut donc rechercher l'origine du contrat d'assurance à une époque plus récente.

Le moyen âge, comme Rome, connut le prêt

à la grosse et la contribution aux avaries communes; il pratiqua de plus le contrat de commande et le contrat d'*agermanament* : l'assurance puise-t-elle son origine dans l'un de ces contrats, ou en est-elle un perfectionnement ?

La commande était un contrat dans lequel un capitaliste, le *donneur* ou *commendator*, confiait à l'autre partie, le *commandataire*, des marchandises, de l'argent, un navire, avec mission de faire valoir ce capital.

Si l'opération donnait des bénéfices, donneur et commandataire les partageaient dans une proportion convenue; s'il y avait perte, le donneur seul la supportait.

Peu à peu, cette convention prit une grande extension; des capitalistes firent commerce d'avances aux navigateurs dépourvus de références personnelles, et finalement, le prêteur dut accepter les risques du capital avancé par lui, moyennant un intérêt dans l'entreprise¹.

Ces diverses combinaisons donnèrent à la question des risques une grande importance, et les esprits, dit Cauvet, furent ainsi préparés à en dégager le contrat d'assurance.

On ne saurait méconnaître la justesse de cette réflexion : le contrat de commande était certes un acheminement sérieux à l'étude des

1. CAUVET, *Assur. marit.*, t. 17 à 23.

risques de mer. Cependant, il n'a pas une analogie entière avec le contrat d'assurance, on n'y rencontre pas l'*aversio periculi* ou l'acceptation des risques auxquels est exposée la fortune d'autrui. Dans le contrat de commande, chacun supporte les risques afférents à sa propre chose. En cas de non réussite, le donneur, resté propriétaire de la chose qu'il a fournie, en subit la perte ; le commandataire n'est pas rémunéré de ses peines. Le contrat de commande est donc une association de l'industrie et du capital, plutôt qu'un contrat d'assurance.

La contribution aux avaries communes a-t-elle pu donner naissance au contrat d'assurance ?

On sait qu'il existe deux sortes d'avaries : l'avarie particulière et l'avarie commune.

Plusieurs objets chargés sur un même navire et ce navire lui-même sont exposés aux risques de mer ; survient un sinistre, lequel n'atteint qu'un seul objet, navire ou facultés ; dans ce cas le propriétaire de l'objet sinistré supporte seul les conséquences du dommage : c'est le droit commun, c'est le cas de l'avarie dite particulière.

Il peut se faire, au contraire, que l'une des choses soumises aux risques communs soit volontairement sacrifiée ou endommagée dans l'intérêt de tous. Il est des lors équitable que les

propriétaires des choses sauvées supportent la perte de la chose sacrifiée : c'est l'avarie commune.

Les Romains connaissaient ce règlement ¹, et mettaient l'avarie commune à la charge du propriétaire du navire et des chargeurs ; chacun devait y contribuer pour sa part : les divers intéressés supportaient ainsi les risques d'une chose ne leur appartenant pas, exactement comme dans le contrat d'assurance.

Le statut d'Ancône (1397) en décida de même pour les avaries particulières. Il y a certainement là une certaine analogie avec le contrat d'assurance ; mais on peut observer que la garantie réciproque des divers intéressés n'est pas volontaire : elle résulte, non pas d'une convention librement consentie, mais de la loi.

Il y a donc encore une différence sensible entre le contrat d'assurances et la contribution aux avaries communes.

On a voulu trouver l'origine de l'assurance dans un autre contrat pratiqué au moyen âge, le contrat d'agermanament ².

L'agermanament était une convention par laquelle chargeurs et maître du navire acceptaient de réunir en une seule masse le navire et

1. *De lege Rhodia de jactu*. (Déjà cité.)

2. *Germinamento*, association, *unum germen*.

la cargaison, « *la nau ab l'aver* », pour répondre du dommage arrivé à l'une de ces choses sans distinguer entre le sacrifice volontaire et le sinistre fortuit. A la différence avec l'avarie commune, il s'agit d'une convention librement consentie, garantissant la perte même fortuite.

C'était bien, comme résultat du moins, une sorte d'assurance mutuelle ; mais nous sommes encore loin de l'assurance à prime. Ce contrat était en effet gratuit ; de plus les risques n'étaient pas pris par un tiers étranger à l'opération. D'ailleurs, l'agermanament, volontaire d'après le Consulat de la mer (art. CL, 195), était obligatoire d'après d'autres statuts (ceux de Trani de 1063, chap. III — et de Venise de 1255, art. 108)¹. Il se rapprochait ainsi de la contribution aux avaries telle qu'elle était réglée par le statut d'Ancône, sauf en ce qu'il procédait de la convention et non de la loi.

Ainsi, de notables différences existaient entre le contrat d'assurance et le contrat d'agermanament, et ce dernier ne peut être admis comme ayant donné naissance au contrat d'assurance.

Pour plusieurs auteurs, le contrat à la grosse serait l'origine du contrat d'assurance ou, plus exactement, il en serait l'occasion.

Il est bon de noter d'abord les différences

1. V. DUFOUR, *Droit maritime*, I, n° 6.

existant entre ces deux contrats. D'après Pothier ¹, elles sont les suivantes : dans le prêt à la grosse, le prêteur fait l'avance du capital mis en risque ; dans l'assurance, l'assureur n'est redevable du capital garanti qu'en cas de sinistre. Peut-être cette première différence peut-elle expliquer le déclin du contrat à la grosse et la faveur sans cesse croissante de l'assurance. Autre dissemblance : dans le premier de ces contrats, le prêteur, en se chargeant des risques, ne contracte aucune obligation vis-à-vis de l'emprunteur ; dans le second, l'assureur prend l'obligation d'indemniser l'assuré en cas de perte de la chose. Enfin, le prêt à la grosse est un contrat réel et unilatéral, tandis que l'assurance est un contrat consensuel et synallagmatique.

Telles sont les différences ; le point de contact consiste en ce que, dans les deux cas, les risques de la valeur sont couverts par un tiers ; ici par le prêteur, là par l'assureur.

Ces deux contrats sont donc liés très étroitement, et on peut s'expliquer que les prêteurs à la grosse aient été amenés à transformer peu à peu ce contrat.

Le prêt à la grosse, en effet, remboursable en cas d'heureuse arrivée, donne au prêteur,

1. *Traité du prêt à la grosse*, n° 6.

comme salaire des risques qu'il court, droit à un intérêt considérable dit profit maritime. Le droit canon interdisait comme usuraire tout prêt à intérêt. En 1234, la Décrétale de Grégoire IX atteignit le prêt à la grosse, et lui appliqua la prohibition édictée contre le prêt à intérêt ordinaire : *usurarius est censendus*; de là un grand trouble dans les opérations maritimes. Les casuistes donnèrent de la Décrétale plusieurs interprétations destinées à faire passer le prêt à la grosse à travers les mailles du filet canonique¹, mais leurs subtilités ne pouvant triompher de l'argumentation serrée de leurs adversaires, ils imaginèrent de transformer le prêt en société : le prêteur fournissait son capital ; l'emprunteur son industrie. Le prêteur vendait ensuite à son associé sa part de bénéfices éventuels moyennant un prix payable à l'arrivée, et finalement assurait le capital prêté. Le voyage fini, le donneur pouvait, comme associé, réclamer sa part de capital et, comme vendeur, le prix de la cession de son bénéfice; mais, comme assureur, il en conservait les risques.

Le rôle d'un donneur assureur étant encore trop suspect pour être pris au sérieux par les casuistes, on fit intervenir un tiers prenant à sa charge les risques de la chose. L'assurance avait

1. ÉMÉRIGON, *Du contrat à la grosse*, chap. I. sect. II.

trouvé sa première formule ; son objet était le prêt à la grosse ; il n'y avait plus qu'un pas à faire pour l'appliquer aux autres biens exposés aux fortunes de mer.

Sans discuter plus longuement l'opinion des auteurs sur les divers contrats qui ont pu donner naissance à l'assurance, il nous paraît qu'ils ont renfermé plus ou moins en germe l'idée de l'assurance. Cette conception, d'abord confuse, a fini par éclore sous le feu de la discussion entre canonistes et casuistes, à l'occasion de la Décrétale de Grégoire IX.

On peut donc fixer au ^{xiii}^e siècle la date de l'apparition des assurances maritimes ¹. Cependant, c'est en 1435 seulement qu'il fut d'abord légiféré sur cette matière ; il en est traité pour la première fois dans l'ordonnance de Barcelone et les travaux des jurisconsultes ne vinrent que cent ans plus tard.

Il est à remarquer que les assurances terrestres ne furent pratiquées que beaucoup plus tard. La première société d'assurance des maisons a été fondée à Londres en 1684, sous le nom de « Friendly Society fire office », et ce ne fut qu'en 1754 qu'une des compagnies existant à Paris pour les assurances maritimes obtint le

1. SANTERNA, *De assecurationibus et sponsionibus*, 1579. — STRACCHIA, *De assecurationibus*, 1569.

privilège d'assurer aussi les immeubles contre l'incendie. Peut-être faut-il attribuer ce long retard à cette circonstance que les choses de mer sont exposées à des risques plus grands et plus fréquents que les choses terrestres.

CHAPITRE I^{er}

DU DÉLAISSEMENT.

Le but de l'assurance, avons-nous vu, et plus particulièrement de l'assurance maritime, est d'indemniser l'assuré victime d'un sinistre.

Si l'assureur résiste à la demande formée par l'assuré, celui-ci peut agir en justice; l'action que la loi lui accorde en principe est l'action d'avaries. C'est la règle générale : peu importe que l'événement soit un sinistre ordinaire ou mineur, ou que ce soit un sinistre qu'à raison de son importance on qualifie de majeur.

Mais, dans ce dernier cas, la chose ayant péri ou subi un dommage équivalent à une perte totale, le législateur a donné au contrat d'assurance une solution autre que l'action d'avaries, c'est le délaissement.

L'assuré, au lieu de toucher une simple indemnité, tout en conservant la propriété de sa chose, est alors en droit d'abandonner cette propriété à l'assureur et de lui en réclamer l'entière valeur.

« Le délaissement est, dit le *Guidon de la mer* (chap. VII, art. 1), l'acte par lequel l'assuré quitte ou délaisse aux assureurs les droits,

noms, raisons et actions de la propriété qu'il a en la chose assurée. »

Le délaissement était encore appelé délais ou abandon par le Guidon de la mer et l'ordonnance de 1681 (liv. III, tit. VI, art. 52) ¹.

Aucune institution de notre droit n'offre d'analogie avec le délaissement. La cession de biens est faite par un débiteur à ses créanciers, et ne leur confère pas la propriété des biens cédés (art. 1269, § 1, C. civ.); le délaissement est fait par un créancier à son débiteur et est translatif de propriété ². Le délaissement hypothécaire est consenti par un tiers détenteur aux créanciers inscrits (2172 C. civ. et suiv.), et on n'est pas d'accord sur le point de savoir s'il est

1. La dernière de ces dénominations pourrait, aujourd'hui, être la source d'une erreur. Il serait possible de confondre le délaissement, en matière d'assurances maritimes, avec la faculté d'abandon accordée par l'article 216 C. com. au propriétaire d'un navire voulant se libérer de ses obligations vis-à-vis de tiers lésés par les fautes du capitaine. D'après les principes généraux, le propriétaire du navire devrait être tenu, sur tous ses biens, présents et à venir, terrestres et maritimes, des conséquences des fautes de son préposé. (Art. 1384 C. civ. et 216, 1^{er} art. C. com.) L'application rigoureuse de ce principe serait une iniquité; en effet, l'armateur peut choisir avec grand soin son mandataire, le capitaine, mais il ne peut exercer sur lui une surveillance constante. Aussi le législateur, s'inspirant peut-être des actions noxales des Romains, lui a-t-il permis de s'affranchir des obligations nées de la faute du capitaine par l'abandon du navire et du fret. (Art. 216 C. com.) Nous aurons à examiner si cet abandon est, comme le délaissement, translatif de propriété. (Voir encore, dans l'art. 310 C. com., un cas d'abandon en faveur du chargeur.)

2. DE COURCY, *Quest.*, II, p. 319.

translatif de la propriété ou seulement de la possession. L'héritier bénéficiaire qui abandonne les biens de la succession aux créanciers et légataires, ne perd pas son droit au reliquat disponible après le payement des dettes. C'est le contraire pour le délaissement.

Cette disposition du droit maritime n'est même pas de l'essence du contrat d'assurance¹; car il n'est pas nécessaire que l'assuré se dépouille de sa propriété pour obtenir une indemnité : *tenentur assecuratores ad solam damni amendationem* ².

D'ailleurs, les assurances contre l'incendie ne connaissent pas le délaissement, et les contrats refusent formellement cette faculté à l'assuré³. Les assureurs conservent seulement le droit de prendre à dire d'experts les débris de la chose sinistrée; mais c'est une faculté qu'ils se réservent contre l'assuré : ils la stipulent moins pour en user que pour être à même de contrôler les expertises.

Le délaissement est donc un droit exceptionnel accordé à l'assuré.

On ne peut expliquer que par son utilité la pratique d'une institution aussi anormale. M. de

1. DESJARDINS, VII, p. 163.

2. CASAREGIS, *Dit.*, III, n° 1.

3. DE COURCY, *Quest.*, II, p. 350.

Courcy¹ la rattache à l'idée de distance. « Si les sinistres s'accomplissaient toujours sur nos côtes, sous les yeux des assurés et des assureurs, les assurés ne cessant pas d'être en possession des choses ou de leur produit, il n'y aurait pas eu lieu d'instituer le délaissement, qui ne serait pas un besoin commercial. Mais, quand un événement s'accomplit au loin, à plusieurs milliers de lieues du domicile de l'assuré, l'assuré cesse d'être en possession des choses dont la réalisation, sujette à de longs retards, si tout n'a pas été détruit, échappe même souvent à sa direction et à celle de ses agents ou mandataires. »

La dépossession est donc l'idée primitive du délaissement. Il y aura dépossession, non seulement en cas de perte totale, mais aussi en cas de perte partielle, si elle se produit dans un endroit éloigné. Dans cette dernière hypothèse, ce qui reste de la chose passant en mains étrangères ou tout au moins aux mains des consuls, protecteurs des absents, il y a en réalité véritable dépossession par fortune de mer.

D'ailleurs, le délaissement n'est admis que dans un certain nombre de cas ayant ce caractère commun de supposer un dommage considérable, susceptible d'être assimilé à une perte

1. *Questions maritimes*. 2^e série, p. 320.

totale parce que l'assuré ne peut plus utiliser ce qui reste de sa chose. Il est donc des lors équitable qu'il en puisse réclamer l'entière valeur.

Le délaissement a une autre raison d'être, il est un règlement des plus rapides. M. Boistel ¹ estime que l'on rendrait l'assurance inefficace *en retardant la solution du règlement*. En cas d'arrêt ou de défaut de nouvelles par exemple, des doutes peuvent planer longtemps ou peut-être toujours sur le fait même de la perte. Dans l'hypothèse d'un naufrage, un temps très long s'écoule souvent avant que l'on ait pu se prononcer sur l'importance du dommage ; de longues recherches, des opérations compliquées sont indispensables à la détermination et à l'évaluation des quantités perdues. Les diverses opérations de la liquidation reculeraient à une époque souvent fort éloignée le paiement de l'indemnité ; pendant ce temps, l'assuré, privé de ses capitaux, ne pourrait entreprendre aucune autre opération commerciale, et serait exposé à la ruine.

D'autre part, il serait difficile de régler provisoirement en avaries, sauf à l'assureur à compléter plus tard l'indemnité ou à l'assuré à rembourser le trop perçu. Cette méthode aurait pu présenter des inconvénients ; en effet, un

1. *Précis*, n° 1392.

premier règlement ayant eu lieu avant que les choses eussent été entièrement sauvées, un second règlement serait nécessaire pour l'apurement définitif du compte. De ce nouveau compte, il peut ressortir que l'assuré avait, d'après le premier, touché une indemnité trop élevée; il peut, dans l'intervalle, être devenu insolvable, et ce règlement précipité peut avoir pour conséquence de faire supporter une lourde perte à l'assureur. Grâce au délaissement, ce péril sera évité, et le règlement du contrat s'effectuera rapidement.

Ces diverses raisons d'être du délaissement peuvent être discutées isolément; mais elles forment un ensemble qui justifie le caractère pratique et équitable du délaissement dans les circonstances exceptionnelles où il est admis par la loi et la convention.

D'ailleurs, le délaissement n'est pas toujours absolument onéreux pour l'assureur. En supposant le sinistre dû à la faute d'un tiers, l'assureur, subrogé aux droits de l'assuré, pourra exercer utilement contre ce tiers une action en responsabilité dont il aura seul le profit. Il peut se faire aussi que la partie délaissée soit susceptible de bonification, et atteigne des prix élevés.

Dans cet ordre d'idées, on cite l'exemple d'un navire français capturé en 1792 par des

corsaires espagnols. La prise fut validée par le tribunal des prises, et l'assuré fit délaissement. En 1814, l'Espagne s'engagea à restituer les prises faites dans la période de la Révolution et de l'Empire; de ce chef, il revint aux héritiers de l'assureur, une somme importante, représentative du navire capturé.

De tels exemples sont, il est vrai, fort rares; mais, en ne considérant que le seul intérêt de l'assuré, il faut reconnaître que l'utilité et l'équité justifient dans des cas spéciaux ce mode anormal de règlement. Aussi, l'usage s'en introduisit-il de bonne heure. Dès le XV^e siècle, l'assuré avait, par convention, la faculté de délaisser dans certaines hypothèses spécifiées au contrat. Ces conventions se généralisèrent, et les textes législatifs les consacrèrent par des règles qu'on retrouve dans le Guidon de mer (chap. VII), dans le règlement d'Amsterdam de 1598 et dans le statut de Gènes ¹. Nous le retrouvons enfin dans le Code de commerce (art. 369 et suiv.) et dans nos polices françaises.

Le contrat d'assurance, avons-nous vu, donne naissance à deux actions : l'assuré atteint par sinistre majeur aura l'option entre l'action en délaissement et l'action en avaries. (Art. 409

1. CASAREGIS, *Disc.*, III, n° 6. — ÉMÉRIGON, *Ass.*, chap. XVII, sect. II.

C. com.) Il en était de même sous l'empire de l'ordonnance. (Assurances, art. 46.)

Le règlement par avaries constitue le mode normal de l'exercice des droits de l'assuré. S'il ne manifeste pas son intention de délaisser, il est présumé s'en tenir à l'action d'avaries; mais il a la faculté de choisir entre les deux partis, et de revenir sur son choix tantque celui auquel il s'est arrêté n'est pas devenu irrévocable. Cette faculté d'option ressort clairement des termes employés par l'art. 369 C. comm. : « Le délaissement *peut* être fait »... L'art. 409 est encore plus explicite : Dans ces cas (de délaissement), les assurés ont l'option entre le délaissement et l'exercice de l'action d'avaries.

La jurisprudence a consacré plusieurs fois ce principe ¹. L'arrêt de la Cour de Paris de 1855 porte notamment :

« Que si, dans les cas particuliers, le Code de commerce a ouvert à l'assuré la voie exceptionnelle du délaissement, on n'en saurait aucunement conclure que dans ces mêmes cas... l'assuré ne puisse préférer au délaissement l'action plus générale d'avaries ou intenter celle-ci subsidiairement à l'autre. »

1. Bordeaux, 9 août 1853 (D. 54, 2, 15) Cass., 15 mai 1854 (D. 55, 1, 162)—Cour de Paris, 18 mai 1855 (D. P., 1856, 2, 236) BOISTEL, *Précis*, 1013. — BÉDARRIDE, I. IV, n° 1405.

Même s'il y a perte totale, cette faculté d'option est admise : peut-être aurait-il pu y avoir raison de douter, et le délaissement aurait-il pu être seul admis comme plus approprié à cette hypothèse. La jurisprudence a tranché la question en faveur du droit d'option ¹.

Non seulement l'assuré a le droit d'option, mais il peut même revenir sur la première décision qu'il a prise. Il a la faculté, ayant choisi le délaissement, d'y substituer une action d'avaries ². L'assuré peut même former une action en avaries subsidiairement à l'action en délaissement ³.

Cependant, il ne peut revenir sur son choix qu'autant qu'il n'est pas définitif ⁴. L'acceptation de l'assureur ou la validation du délaissement par le tribunal lui ôteraient toute faculté à cet égard.

Seul, l'assuré ou son mandataire spécial peut exercer le droit d'option. Le capitaine, qui est un mandataire général, ne peut choisir l'une des actions et compromettre le droit de son mandant. Ainsi, le capitaine d'un navire dont l'innavigabilité est légalement constatée, ne peut

1. Cass., 15 mai 1854. (Déjà cité.)

2. Cass., 22 juin 1847. (Sir. 1848, 7, 218.) — Nîmes, 19 déc. 1844. (Siv. 1845. 2. 529.)

3. Paris, 18 mai 1855. (Déjà cité.)

4. Décisions citées, et Caen, 8 mars 1853. (*J. des assureurs*, 54, 39.)

faire le délaissement de ce navire sans un pouvoir spécial de l'assuré¹. D'autre part, le fait par le capitaine, à l'étranger, d'avoir fait réparer le navire n'enlève pas à l'assuré le droit de faire plus tard le délaissement². Dans une hypothèse cependant, celle de la prise, l'option ne revient pas à l'assuré; elle appartient à l'assureur. (Art. 396.) Le législateur suppose que le navire assuré a été pris, que l'assuré a traité du rachat et a signifié la composition à son assureur. Celui-ci aura vingt-quatre heures pour choisir entre le paiement de la composition avec continuation des risques jusqu'à la fin du voyage et le paiement de l'indemnité entière.

Cette disposition particulière s'explique. L'assuré est, il est vrai, légalement dépossédé de sa chose, puisqu'il a dû la racheter; il est, par suite, fondé à délaisser. Cependant, en fait, il est nanti de l'objet assuré peut-être moyennant une faible somme; et, s'il avait la faculté d'exiger l'indemnité totale, il ferait, grâce au sinistre dont il demande à être indemnisé, une opération lucrative contraire au but de l'assurance. Le législateur ne l'a pas voulu, à moins que l'assureur n'y consentît; aussi, en cas de prise, a-t-il réservé l'option à ce dernier.

1. Cass., 15 mai 1854. (Déjà cité.)

2. Bordeaux, 30 juin 1862. (*Rec. de Jurisp. com. du Havre*, 1863, II, 1864.)

L'article 409 est remarquable en ce qu'il consacre l'option de l'assuré, non seulement d'une façon générale pour les divers sinistres majeurs, mais d'une façon particulière pour un cas où l'option était contestée dans notre ancien droit, celui de la clause franc d'avaries.

Cette clause, on le sait, est usitée pour les assurances de marchandises dont la nature délicate expose l'assureur à des réclamations presque certaines. Pour s'y soustraire, l'assureur stipule que les événements ordinaires ne donneront pas lieu à indemnité, et que l'assuré n'aura recours contre lui qu'en cas de sinistre majeur.

Cette stipulation avait été l'objet de vives critiques. Valin¹ la considérait comme un grave péril pour l'assureur : elle pouvait, disait-il, porter le capitaine à négliger le sauvetage ; il la qualifiait de dangereuse, et naturellement injuste. Émérigon² estimait avec raison qu'il était facile de remédier à la prétendue âpreté de cette clause par la convention. La pratique se conforme aux conseils d'Émérigon, et la franchise d'avaries est entrée dans notre Code (art. 409), atténuée d'ailleurs par les réserves des polices, aux termes desquelles les assureurs

1. VALIN, a. 7, l. III, T. VI de l'ordonnance.

2. *Assurances*, I, XII, 45.

prennent à leur charge les frais de sauvetage de la chose ¹.

Quoi qu'il en fût, même en l'admettant, les auteurs anciens n'étaient pas unanimes sur le point de savoir si l'option existait en cas de clause franc d'avaries ; l'art. 409 a tranché la question au profit de l'assuré.

La jurisprudence a d'ailleurs consacré cette solution, en admettant formellement que la clause franc d'avaries n'a pas pour effet d'interdire l'action en règlement d'avaries, lorsque l'assuré se trouve placé dans les circonstances pouvant donner ouverture au délaissement ².

Bien plus, l'action d'avaries peut être intentée après l'action en délaissement, même dans le

1. Art. 19 de la police sur corps: « En cas d'échouement suivi de remise à flot, tous les frais à la charge du navire faits pour le renflouement sont remboursés, sans retenue, au prorata des sommes assurées, même dans les risques souscrits francs d'avaries. »

• Art. 10 de la police sur facultés : Les assureurs ne garantissent pas la détérioration matérielle, non plus que le coulage, même dépassant les trois quarts, si ce n'est : 1° en cas d'incendie, 2° quand le navire a été coulé ou brisé, 3° quand, à la suite d'une voie d'eau, d'un échouement ou d'un abordage, le navire a été obligé d'entrer dans un port de relâche, et d'y décharger les trois quarts au moins de sa cargaison.

« Lesdits dommages sont alors remboursés sous déduction d'une franchise de 10 %, etc. » — Ces dispositions sont plus avantageuses pour l'assureur que la clause franc d'avaries. (DE COURCY, *Commentaires*, p. 216 et et suiv.)

2. Paris, 18 février 1857 (Rec. Havre 1857, II, 59). — Nantes et Bordeaux, 23 et 25 mai 1857 (Rec. Havre 1857, II, 146). — Rennes, 30 juillet 1857 (Rec. Havre 1857, II, 197). — Bordeaux, 18 novembre 1857 (Rec. Havre 1858, II, 145).

cas où l'assurance a été faite franche d'avaries, si d'ailleurs l'assuré se trouve dans un cas pouvant donner ouverture au délaissement. Il peut en être ainsi dans le cas où l'assuré, qui a laissé se prescrire l'action en délaissement, est encore recevable à intenter l'action d'avaries ¹.

Comment l'assuré se décidera-t-il dans son option ?

Il aura certainement souvent intérêt à choisir le délaissement. Il est une solution plus rapide, plus simple, souvent plus avantageuse ; il peut se faire en effet que les cours des objets sinistrés aient fortement baissé, l'assuré a donc, s'il est dans un des cas prévus, intérêt à s'en défaire, même s'ils sont peu endommagés par le sinistre. D'autre part, en délaissant, il évitera de payer les différentes retenues et les franchises stipulées dans les polices pour le cas de règlement d'avaries.

Malgré ces avantages, l'assuré pourra avoir intérêt à choisir l'action d'avaries.

En effet, le sinistre a pu ne pas faire disparaître le bénéfice entier de l'opération. Supposons 100 barriques de vin assurées pour 10.000 francs, et devant valoir 20.000 francs au port d'arrivée : les trois quarts, soixante-quinze, périssent. Par l'action en délaissement, l'assuré obtiendrait

1. Bordeaux, 31 décembre 1877 (Rec. Havre 1878, II, 183).

10.000 francs ; par l'action d'avaries, il n'obtiendra que 7.500 francs, mais restera propriétaire des vingt-cinq barriques sauvées, valant 5.000 francs ; au total, l'opération lui rapportera 12.500 francs. Sa conduite est donc toute tracée.

Autre hypothèse, en cas d'assurance sur corps : le navire périt, mais les marchandises, dont le fret est très élevé, sont sauvées : l'assuré aura intérêt à agir par l'action d'avaries. En effet, par cette voie, il obtiendra la somme assurée, plus le fret, tandis que, en délaissant, il devrait faire abandon du fret. D'ailleurs, pour déjouer ce calcul, l'article 14 de la police française sur corps stipule que, par l'action d'avaries, l'assuré ne pourra jamais obtenir plus des trois quarts de la valeur assurée. Le contrat d'assurance ne peut ainsi devenir une source de bénéfice pour l'assuré.

Enfin, l'assuré peut être contraint d'exercer l'action d'avaries.

La prescription de cette action est beaucoup plus longue que celle du délaissement ; l'assuré peut dès lors se trouver encore dans les délais de l'action d'avaries, tandis que ceux du délaissement sont expirés.

Le délaissement ayant un caractère exceptionnel, l'assuré doit déclarer son intention de l'opérer ; cette déclaration doit être faite dans un délai déterminé. Il est fixé, selon les cas, à

six mois, un an ou 18 mois par les articles 373 et suivants.

La raison de la détermination d'un délai se trouve dans les motifs mêmes du délaissement : il faut un règlement rapide, c'est l'intérêt de l'assuré ; et, d'autre part, l'assureur ne peut rester indéfiniment sous le coup d'une aussi lourde alternative.

L'assuré peut-il cumuler les deux actions ? Le principe d'après lequel l'assurance ne doit pas être un contrat d'enrichissement s'y oppose absolument ; il a d'ailleurs été consacré par la jurisprudence¹. Comme conséquence du même principe, on a décidé que l'assuré qui a reçu le montant du délaissement ne pourrait demander par surcroît le remboursement des dépenses occasionnées par des sinistres partiels². Sans doute, les parties pourraient, par une convention formelle, déroger aux règles prohibant le cumul ; l'assureur serait libre d'accepter de plus lourdes charges que celles à lui imposées par la loi³. Mais une telle convention, dit M. Desjardins, est exorbitante et ne se présuamera pas ; s'il y avait quelque incertitude, ce serait en faveur de l'assureur et à sa décharge qu'il faudrait faire l'interprétation⁴.

1 Cass. 20 février 1872 (D. P., 72, 1, 250).

2 Cass. 8 janvier 1823 (Sir. 23, 1, 133).

3 Civ. rejet, 16 décembre 1830 (Sir. 1831, 1, 16).

4 DESJARDINS, VII, n° 1570.

Quel est l'effet de l'option de l'assuré? L'option peut être expresse ou tacite.

Si l'assuré ne délaisse pas dans le délai légal ou stipulé, il opte tacitement pour le règlement en avaries, puisque cette dernière solution est de droit commun, et que l'action d'avaries ne se prescrit que par cinq ans (art. 432), soit bien après le délaissement.

S'il opte expressément pour le règlement d'avaries, il pourra, nous l'avons vu, modifier son choix, et revenir au délaissement tant que le règlement n'aura pas été accepté par l'assureur ou validé par décision de justice, pourvu que les délais des art. 373 et suiv. ne soient pas expirés.

Au cas où l'assuré aurait expressément opté pour le délaissement, il pourra non moins certainement demander à régler en avaries tant que son option ne sera pas devenue irrévocable. En effet, les fins de l'instance ne sont pas changées par la substitution d'une action à l'autre, puisque, dans l'un comme dans l'autre cas, l'assuré se fonde sur le sinistre pour demander l'indemnité ¹. D'ailleurs, l'action d'avaries est l'action normale du contrat, et on ne trouve, dans la manière de procéder, aucune cause de déchéance reconnue par la loi. L'arrêt précité de la

1. CAUVET, *Ass. maritimes*, II, n° 484.

Cour de Paris du 18 mai 1855 décide que l'assuré peut abandonner le délaissement tant que les assureurs n'ont pas demandé en justice acte du choix de l'assuré, et qu'ils n'ont pas consenti envers lui à subir les effets de sa demande.

Même décision et même motif dans un arrêt de la Cour de Rouen du 18 mars 1872¹ : « Attendu que l'assuré qui a opté pour le délaissement peut ensuite revenir par un choix nouveau à l'action d'avaries, qui est l'action générale et propre au contrat d'assurances, tant que l'option qu'il avait déjà faite du délaissement n'est pas devenue définitive par l'acceptation de l'assureur ou par jugement.... »

Cette solution ne pouvait faire doute ; par contre, la décision suivante est plus sujette à controverse.

L'assuré intente une action en validité de délaissement ; il succombe, vaincu sur ce premier point ; il intente l'action d'avaries avant que la prescription de l'art. 432 soit accomplie : pourra-t-on regarder comme définitive l'option qu'il avait faite, et en tirer une fin de non-recevoir contre sa nouvelle demande ?

La Cour de cassation s'est prononcée en 1823² pour l'affirmative. Le rejet de la seconde

1. *Rec. Havre* 1879. II, 191.

2. Rejet 26 mars 1823 (Sir. 1824. I, 53). — DALLOZ J. G., *Droit maritime*, n° 2187.

demande procéderait, selon la Cour suprême, de ce qu'il y avait chose jugée : les parties étaient les mêmes ; la cause et l'objet de la demande étaient identiques. Dans l'espèce, il s'agissait d'un navire chargé de sel ; par suite du sinistre toute la cargaison était fondue. L'action en délaissement était prescrite, et on refusait à l'assuré le droit d'agir en avaries, parce que cette dernière action était basée sur le même fait que le délaissement.

On peut se demander, en pareil cas, s'il y avait bien chose jugée ; à notre avis, cela est douteux. En premier lieu, l'assuré réclamait comme indemnité l'entière valeur de la chose ; en second lieu, il demandait une indemnité, diminuée des franchises, parfois considérables stipulées dans les polices et qui s'élevaient jusqu'à 15 % ...

La deuxième demande n'avait donc pas le même objet que la première.

Toutefois, même sur ce point, une hésitation pourrait naître dans l'esprit du législateur ; aussi pensons-nous que la meilleure raison de décider serait fournie par l'examen de la cause de l'action, c'est-à-dire du sinistre.

Il se pourrait, par exemple, que le délaissement eût été motivé par l'innavigabilité du navire et par l'impossibilité de recharger les facultés dans les délais de l'art. 394, que l'assuré qui

n'aurait pas réussi intentât une action d'avaries basée sur le fait du déchargement et sur les frais nécessités par cette opération. Dans cette hypothèse, on ne pourrait opposer l'exception de la chose jugée.

De même l'action en délaissement aurait pu être rejetée comme prescrite (art. 373), tandis que les délais de l'art. 432 contre l'action d'avaries ne seraient pas expirés.

La formule de l'arrêt de 1823 est donc trop large; elle peut même être dangereuse pour l'assuré. Le principe de la décision est juste: la chose jugée doit faire écarter l'action d'avaries après l'action en validité de délaissement, mais à la condition qu'il y ait réellement chose jugée. Tel serait le cas où le rejet de la première demande serait basé sur la nullité de l'assurance pour double assurance, ou pour fraude ou pour réticence; autrement il ne serait pas juste de conclure *a priori* que l'insuccès de la première action dût constituer une fin de non-recevoir contre la seconde.

CHAPITRE II

DES CAS DE DÉLAISSEMENT.

SECTION I^{re}

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le délaissement, étant un droit exceptionnel et fort onéreux pour l'assureur, ne peut être exercé que dans des cas strictement limités par la loi ou par la convention.

L'article 46 de l'ordonnance de 1681 (L. III, T. VI, avait ainsi énuméré ces cas : « Le délaissement ne pourra être fait qu'en cas de prise, naufrage, bris, échouement ou perte entière des effets assurés. » A cette liste, l'art. 58 ajoutait le défaut de nouvelles.

Le Code de commerce (art. 369) dit que le délaissement peut être fait « en cas de prise, naufrage, échouement avec bris, innavigabilité par fortune de mer, arrêt de puissance étrangère, perte ou détérioration des trois quarts, arrêt du gouvernement. » L'art. 375 ajoute, pour défaut de nouvelles. Le Code admet donc sept cas de délaissement ou sinistres majeurs : chacun d'eux fera l'objet d'une des sections suivantes de ce chapitre.

Il est à remarquer que la rédaction l'art. 369 C. com. diffère sensiblement de celle de l'art. 46 de l'ordonnance. La formule de ce dernier article était limitative et même prohibitive : non seulement elle défendait de délaisser en dehors des cas énumérés, mais encore interdisait d'en spécifier d'autres par convention. Le système du Code est tout différent : l'assuré qui se place sous le régime de la loi, ne peut délaisser pour une cause autre que celles énoncées dans le texte, puisque tous autres dommages sont réputés avaries (art. 371) ; mais il ne lui est pas défendu de convenir avec son assureur que le délaissement sera possible dans certaines hypothèses non prévues par le Code. Les polices pourront entièrement modifier le système légal ; la convention sera libre, et c'est à défaut de convention que la loi reprendra son empire.

La jurisprudence a d'ailleurs, depuis longtemps, consacré ce principe en décidant que les dispositions de l'art. 369 ne sont pas d'ordre public, et qu'il est permis aux parties d'y déroger ¹.

La rédaction du Code a donné lieu à de très graves difficultés ; pour y remédier, les polices

1. Cass., janvier 1857 (S. 59, 1, 134). — Havre, 13 mars 1872 (Rec. Havre 72, 1, 100), confirmé par la Cour de Rouen, 3 juillet 1872 (même Rec., 72, 2, 138).

françaises ont précisé, en les restreignant, les cas légaux de délaissement.

La police sur corps (art. 8 et suiv.) n'autorise le délaissement que dans les trois hypothèses suivantes :

- 1° Destruction totale du navire ;
- 2° Disparition du navire ou défaut de nouvelles ;
- 3° Innavigabilité du navire.

La police sur facultés (art. 8) permet de délaisser en cas de :

- 1° Défaut de nouvelles ; mais les délais fixés par le Code sont fort abrégés ;

2° L'innavigabilité du navire, accompagnée de l'impossibilité de faire parvenir la marchandise à destination dans les délais déterminés par la police, et plus courts que ceux des art. 387 et 394 ;

- 3° De perte ou de détérioration matérielle absorbant les trois quarts de la valeur assurée ;

4° De vente des marchandises en cours de voyage. Mais il faut, dans ce cas, pour que l'assuré puisse délaisser, que la vente soit ordonnée, c'est-à-dire que la nécessité soit constatée d'une manière légale, après expertise et autorisation du consul ; que la vente provienne d'une avarie matérielle, que l'avarie provienne d'une fortune de mer spécialisée, telle que naufrage, échouement, abordage ou incendie ¹.

1. DE COURCY, *Polices françaises d'assurances*, p. 249, et *Quest. de droit marit.*, chap. du délaissement, p. 380 et suiv.

Dans toutes ces hypothèses, les polices exigent donc, non seulement l'existence d'un sinistre, mais encore une perte ou une disparition presque complète de la chose. Elles tranchent d'une façon pratique une controverse soulevée dans l'ancien droit et existant encore sous l'empire du Code. La question peut encore présenter un certain intérêt dans les contrats régis par le Code.

L'existence d'un des cas de l'article 369 suffit-il pour donner naissance au délaissement, ou, de plus, l'objet assuré doit-il être perdu totalement ou presque totalement ?

Beaucoup d'auteurs, anciens ou modernes¹ ont soutenu l'affirmative. Ils disent qu'il serait contraire à l'équité et au but de l'assurance d'admettre le délaissement de choses subsistant entièrement ou presque entièrement.

Les partisans du système contraire² font observer que ce serait ajouter aux règles du Code, si l'on exigeait, en plus des cas stipulés dans l'article 369, la perte des objets assurés ; ce serait par conséquent sortir de la légalité. Émérigon³ dit que, dans les cas de l'article 48

1. VALIN, *Comment. de l'ordonnance de la Marine*, sur les articles 45 et 46 liv. 3 tit. 6. — POTHIER, *Contrat d'assurances*, n° 116. — BOISTEL, n° 1396.

2. BOULAY-PATY, t. IV p. 222. — ALAUZET, *assur.* n° 340 et *comment. du Code de commerce*, t. III, n° 1499. — DAGEVILLE, *Code commerce*, t. III, p. 359. — LEMONNIER, *Polices d'assur.*, t. II n° 289.

3. ÉMÉRIGON, ch 17, sect. 2, §§ 5 et 6.

de l'ordonnance, il y a présomption légale de la perte suffisante pour rendre le délaissement possible.

Il est à remarquer que cette présomption, faisant regarder la perte comme certaine par la seule existence de l'événement, dispense l'assuré de prouver la perte totale, et empêche l'assureur d'offrir la preuve contraire. Elle est donc d'accord avec l'esprit du délaissement, qui est un règlement rapide du contrat d'assurance. Il paraît donc logique, quand on se trouve dans l'un des cas de l'article 369, d'admettre le délaissement sans s'occuper de savoir s'il y a eu perte totale ou presque totale de la chose.

Le délaissement est non seulement soumis aux règles particulières inscrites dans les articles 369 à 396 ou dans la convention, mais aussi aux règles générales concernant les assurances ; il est donc utile de les rappeler brièvement.

L'événement qui donne naissance au délaissement, comme d'ailleurs à l'action d'avaries, doit être une fortune de mer. Cette expression s'applique à l'ensemble des événements dont la mer est l'occasion ou le théâtre¹. Il n'est pas nécessaire que la mer en ait été la cause

1. E. CAUVET, *Assur.*, 2, n° 102. — LYON-CAEN et RENAULT, 2, n° 2131.

directe ou immédiate : c'est ainsi que la détérioration de marchandises provenant du vice propre, développé par la prolongation d'une relâche forcée, serait mis à la charge des assureurs ¹.

La jurisprudence comprend par fortune de mer l'ensemble des faits et accidents désignés sous le non de *cas fortuits* ou de *force majeure* ².

Le cas fortuit est l'événement impossible à prévoir; la force majeure est la puissance dommageable supérieure à l'énergie de l'homme, *vis divina*, disait Pothier ³. En fait, les deux causes sont presque toujours associées, et la fortune de mer participe presque toujours du cas fortuit et de la force majeure.

Mais, en dehors de l'action nocive des événements, le dommage peut être causé, soit par une personne, soit par la nature même de la chose.

Le fait des personnes comprend les faits de guerre, les actes du prince, les faits de l'assuré ou de ses préposés.

Ce dernier fait est la baraterie. Par préposés, il faut entendre le capitaine et l'équipage (art. 353 C. com.), et même le pilote, car il fait momentanément partie de l'équipage.

1. Trib. Havre, 29 août 1882 (Rec. Havre 1882, 1, 183).

2. Arrêt de Bordeaux du 19 août 1862 (Rec. Havre 1863, 2, 146).
Arrêt de Rouen du 14 juin 1876 (D. P. 1877, 2, 68, 69).

3. POTHIER, *Traité du contrat d'assurances*, n° 64.

Dans le très ancien droit, baraterie était synonyme de dol et de fraude; Valin et Pothier y comprenaient l'imprudence aussi bien que la fraude. Il en est de même aujourd'hui : on semble toutefois d'accord pour ne pas y englober les fautes légères.

La question de savoir si l'on pouvait assurer la baraterie a reçu des solutions différentes sous le régime des diverses législations.

L'article 28 de l'ordonnance disait que l'assureur ne répondait pas de la baraterie; l'article 353 C. com. reproduit la même règle, toutefois il permet la convention contraire.

Cette restriction ne contredit pas la règle d'après laquelle on ne peut s'exonérer de ses propres fautes. En couvrant la baraterie de patron, c'est-à-dire les fautes ou imprudences des préposés de l'assuré, l'assureur ne prend nullement à sa charge le fait personnel de l'assuré. C'est ainsi que les tribunaux refusent d'appliquer à l'assuré le bénéfice de la clause couvrant la baraterie de patron, lorsque l'assuré est à la fois capitaine et propriétaire du navire, lors même qu'il s'agirait de simples fautes¹ : on rentrerait alors dans l'assurance d'un fait personnel.

La clause mettant la responsabilité de la

1. Havre, 7 février 1882 (Rec. Havre, A 82, 1, 58).

baraterie à la charge de l'assureur est donc permise, mais elle est exceptionnelle; aussi ne peut-elle se présumer, et doit-elle être stipulée en termes exprès¹.

L'assurance de la baraterie comprend les faits dommageables du préposé et plus spécialement du capitaine, en sa double qualité de marin et de transporteur².

Elle ne couvrirait pas les fautes qu'il aurait commises en toute autre qualité, notamment les violences délictueuses dont il se serait rendu coupable vis-à-vis d'un homme de l'équipage; l'intention des parties ne porte en effet que sur les objets mis en risques et formant l'aliment du contrat³: les délits du capitaine n'ont pas été prévus lors de la convention.

L'assurance de la baraterie garantira l'assuré contre le dommage matériel de la chose et les conséquences pécuniaires qui en seraient la suite directe⁴; mais il y a difficulté sur le point de savoir si, en cas d'abordage, l'assureur répondra du recours exercé par le navire abordé. Certains auteurs, interprétant la clause dans un sens restrictif, soutiennent la négative; ils argumentent notamment des termes de l'arti-

1. PARDESSUS, n° 772.

2. C. de Rouen, 10 juillet 1883 (Rec. Havre, 1883, II, 216).

3. C. de Rouen, 17 juillet 1875 (Rec. Havre, 1875, II, 57).

4. Rouen, 25 novembre 1879 (Rec. Havre, II, 216).

de 350, qui ne met aux risques des assureurs que les dommages éprouvés par les objets assurés ¹. L'opinion contraire est consacrée par la jurisprudence ²; elle admet avec raison que le recours de l'abordé est une des conséquences pécuniaires fortuites rentrant dans les risques maritimes, compris dans la pensée des contractants au même titre que les avaries, frais et à l'occasion des choses assurées.

La perte est en général présumée provenir d'un cas de force majeure, la force majeure étant plus fréquente que la faute; c'est donc à l'assureur à prouver la baraterie, au cas où il n'en supporte pas les conséquences ³.

Dans un cas cependant, la baraterie peut être présumée. Un événement de mer est survenu; le capitaine, qui devait en rendre compte dans son rapport de mer, a négligé de le faire: son silence fera présumer qu'il cherche à dissimuler une faute, et l'assuré aura à prouver que le dommage provient de la fortune de mer.

Le dommage, avons-nous vu, peut provenir de la nature même de la chose ou de son état antérieur aux risques: c'est le vice propre.

L'article 29 de l'ordonnance en exonérait les

1. BOISTEL, *Cours*, n° 1379.

2. Civ. Cass., 23 décembre 1857 (D. P., 58, I, 61).—Rouen, 17 janvier 1881 (D. P., 82, II, 73).

3. PARDESSUS, 771.

assureurs ; l'article 352 C. com. décide également que le dommage qui arrive par vice propre n'est pas à la charge des assureurs : la raison en est que le caractère du vice propre est d'être indépendant de la navigation.

En pratique, cette règle sera fort difficile à appliquer ; le vice propre et la fortune de mer se combinent souvent. Il ne sera pas toujours aisé de distinguer la cause véritable du sinistre ; lorsqu'on pourra y parvenir, on fera une répartition proportionnelle ou ventilation entre les divers intéressés ¹.

Quand il y a doute sur la cause de détérioration constatée, et que, par sa nature, le dommage peut être attribué également au vice propre et à la force majeure, c'est à l'assuré à prouver que le dommage provient de la force majeure ².

Il n'en serait pas de même si l'assuré produisait des connaissances prouvant le bon état de la marchandise au moment de l'embarquement, et si des événements de mer avaient créé une présomption de la perte par fortune de mer : il appartiendrait en ce cas à l'assureur de détruire cette présomption et de prouver le vice propre.

Cette question de preuve a son intérêt, au cas où les conséquences du vice propre ne sont

1. Marseille, 11 janvier 1866 (Rec. de Marseille, 1866, 1).

2. Rouen, 9 juin 1847 (D., 48, 2, 151).—ÉMÉRIGON, chap. 12, sect. 19.

pas à la charge de l'assureur; mais ce dernier peut les garantir, par dérogation de l'art. 352. Il en était de même au temps d'Émérigon ¹.

Quoique l'assurance du vice propre constitue une dérogation à la loi, les tribunaux se croient autorisés à la déduire de certaines circonstances qu'ils interprètent comme étant l'expression de la volonté des parties; ils prétendent la reconnaître dans ce fait que l'assureur aurait connu l'âge du navire assuré ², ou qu'il aurait stipulé une double prime ³. Cette interprétation est peut-être excessive, la double prime pouvant être motivée par toute autre cause que la prévision du vice propre : tels seraient les périls exceptionnels du voyage.

Le vice propre se présume-t-il? Quand il s'agit du navire, on distingue si le départ du navire a été ou non précédé d'un procès-verbal de visite. S'il y a eu procès-verbal, le navire est présumé parti en état de navigabilité; s'il n'y en a pas eu, le vice propre est présumé. Mais, dans les deux cas, la présomption est susceptible de tomber devant la preuve contraire, qui se fera par expertise ou même par l'examen des circonstances accompagnant le sinistre. Il a été jugé qu'une voie d'eau survenue sans tempête

1. ÉMÉRIGON, chap. cité.

2. Paris, 25 janv. 1868 (D. P. 69, I, 220).

3. Marseille, 21 octobre 1874 (Rec. Marseille 1875, I, 12).

faisait supposer le vice propre du navire¹. Il a été également jugé que la perte doit être attribuée au vice propre, quand il n'est signalé au rapport de mer aucune tempête ni fortune de mer qui aient pu l'occasionner². Les juges auront aussi à examiner la nature de la navigation entreprise, les saisons et fatigues éventuelles de la traversée. Tel navire peut être en effet navigable pour un petit voyage, et n'être plus en état de navigabilité, si on le destine à une opération longue et laborieuse.

Lorsqu'il s'agit des marchandises, le vice propre, dont les causes sont si nombreuses, ne doit se présumer, d'après Émérigon³, que si la chose est de nature à se gâter. Aujourd'hui, la jurisprudence est divisée sur la question. La Cour de Paris⁴ a jugé que le vice propre de la marchandise ne saurait être admis à la suite d'une allégation non appuyée de preuves : il est vrai que certaines circonstances de fait rendaient probables aux yeux de la Cour une cause accidentelle de sinistre. La Cour de cassation⁵ confirme un jugement du tribunal de commerce de la Seine, décidant qu'à défaut de preuve du

1. Rouen, 21 mars 1833. — Havre, 4 mars 1884 (Rec. Havre 1884, II, 116 et I, 93).

2. Havre 5 mai 1890 (Rec. Havre 1890, I, 121).

3. ÉMERIGON, *Assur.* (ch. XII, sect. IX).

4. Paris, 13 avril 1874 (D. P., 76, II, 215).

5. Rejet, 13 décembre 1880 (D. P., 81, I, 432).

vice propre, tout déchet est présumé provenir d'une fortune de mer, alors même que la marchandise serait sujette à coulage.

La jurisprudence de la Cour de Rouen¹ paraît bien plus équitable et bien plus en rapport avec l'intention présumée des parties. Cette Cour a jugé que, lorsqu'une marchandise, le vin par exemple, est susceptible de se détériorer par elle-même, la détérioration survenue, même pendant une relâche prolongée, doit être présumée provenir du vice propre de la chose.

En résumé, qu'il s'agisse du navire ou des facultés, c'est au juge qu'il appartient, après examen des circonstances qui ont accompagné la perte, de décider à quelle cause l'attribuer, vice propre ou fortune de mer; c'est en effet une question de fait².

SECTION. II

DE LA PRISE.

La prise est un fait de guerre ou de déprédation par lequel le capteur s'empare de la chose assurée avec l'intention de la conserver ou, tout au moins, de ne la rendre que moyennant rançon³.

1. Rouen, 23 juillet 1833 (Rec. Havre, 83, II, 256).

2. Cass., 6 avril 1831. — Cass., 27 janvier 1875 (D., 75, 447).

3. ÉMÉRIGON, *Ass.*, ch. XII, sect. XVIII, la définit dans des termes analogues.

Elle est réputée opérée du moment que, par force, on saisit en pleine mer un navire, et que, l'empêchant d'aller dans le lieu de destination, on le conduit dans un autre endroit ¹.

La prise est, avec raison, au nombre des cas de délaissement, puisqu'elle entraîne la dépossession de l'assuré.

A la différence de l'arrêt de prince, la prise ne suppose pas l'intention de restituer ou d'indemniser le propriétaire dépossédé.

Le capteur peut être un navire de guerre d'un état belligérant, un corsaire ou un pirate.

Un corsaire est un navire de commerce d'une des nationalités belligérantes muni de lettres de marque de son gouvernement, l'autorisant à combattre l'ennemi, en se conformant aux règles du droit international. Les actes du corsaire constituent la course.

Le pirate est un navire privé guerroyant contre toute nation quelconque, pour son compte personnel, sans autorisation ni mandat et en dehors de toutes règles du droit des gens.

La question de savoir si la prise a été opérée par un navire de guerre, un pirate ou un corsaire peut être intéressante. En effet, les polices d'assurances excluent ordinairement les risques de guerre ; la capture par un navire de

1. Marseille, 16 août 1824 (J. Marseille, t. v, 1, 127).

guerre ou un corsaire, étant un fait de guerre, ne sera donc pas à la charge des assureurs ; il n'en est pas de même pour un acte de piraterie ¹.

Il est vrai qu'aujourd'hui la prise par un corsaire ne constitue presque jamais un risque de guerre, mais bien un acte de piraterie. En effet, la déclaration du 16 avril 1856, annexé au traité de Paris du 30 mars de la même année et acceptée par la plupart des nations civilisées, a supprimé la course et lui a retiré son caractère légal ; un acte de course sera donc un simple acte de déprédation. Pour qu'il en fût autrement, il faudrait que le navire armé en course n'appartint pas à l'une des nations ayant adhéré à la déclaration de 1856.

Les actes de piraterie sont rares depuis la prise d'Alger. La surveillance des mers est d'ailleurs devenue très active et très efficace grâce aux progrès de la navigation à vapeur.

La prise rentrera donc presque toujours dans les risques de guerre, et l'assureur n'en répondra que s'il est placé sous le régime du Code ².

Conditions de la prise. — La prise est un

1. LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de droit com.*, n° 1361. — DE VALROGER, *Droit marit.*, n° 1720.

2. Le projet de révision de 1867 (art. 373 § 2) ne rendait les assureurs responsables de la prise qu'au cas où ils auraient garanti les risques de guerre.

fait d'où l'on a tiré une présomption de perte. Ce fait suffit par lui-même pour motiver le délaissement, pourvu qu'il ne soit pas imputable à la faute de l'assuré : ce serait une faute de n'avoir pas évité la capture lorsqu'il y avait moyen de s'y soustraire ou de l'avoir provoquée par une attaque. Il y aurait alors baraterie, et, si elle n'était pas couverte par une clause expresse de la police, elle resterait à la charge de l'assuré.

En dehors de cette hypothèse, l'assuré n'a qu'à prouver la capture ; il n'a pas à s'inquiéter de savoir si elle est juste ou injuste, si elle sera déclarée légitime ou s'il y a quelque raison d'en supposer la restitution : en tout cas, il aura la faculté de délaisser ¹.

La légitimité de la prise est en effet une question de droit des gens à laquelle l'assureur et l'assuré doivent rester étrangers. La sentence du conseil des prises ou de l'autorité qui le remplace ², ne peut tenir en suspens le règlement

1. Marseille, 10 août 1823 (J. Mars., t. iv, 1, 273).

2. On nomme conseil des prises l'autorité chargée de statuer sur la validité de la prise. Sa création remonte au règne de Louis XIV. Par lettres patentes, en date du 20 octobre 1659, ce roi institua une commission présidée par le grand amiral « pour juger les prises qui seront faites en mer, du levant au ponant, tant par nos vaisseaux et galions que par les vaisseaux de nos sujets. » Ce conseil subsista jusqu'en 1789. Une loi du 14 février 1793 attribua la validation des prises aux tribunaux de commerce, avec appel aux tribunaux de district. Le 18 brumaire an II la restitua à l'autorité administrative

du sinistre ; l'assuré peut délaisser avant qu'elle soit rendue. L'assureur, devenant cessionnaire des droits attachés à la chose, bénéficiera de l'annulation de la prise, si elle vient à être prononcée.

Le capteur a pu saisir corps et facultés ; mais il peut se faire qu'il saisisse le navire seul dans le cas, par exemple, où le navire est ennemi et où les marchandises sont neutres.

De même les marchandises seules peuvent être saisies, si, chargées sur un navire neutre, elles constituent de la contrebande de guerre. Une saisie opérée dans ces conditions serait une dérogation à la règle « le pavillon couvre la marchandise ».

Dans le cas où la capture ne portait que sur l'une des deux choses, Émérigon¹ pensait que la chose non capturée devait seule être considérée comme arrêtée ; c'est aussi l'avis des

en considération du caractère quasi politique des questions soulevées par l'examen d'une prise. Un décret du 11 juin 1856 autorise le recours devant le Conseil d'État. Différentes modifications ont été apportées depuis à la législation qui régit la validation des prises. Parmi les nombreux textes relatifs à la matière, il convient de signaler les décrets réorganisateurs des 9 mai 1859 et 28 mai 1860, les décrets des 28 août 1870 et 27 octobre 1870 (D. P. 1870, iv, 80 et 126).

Anjourd'hui, le jugement de validité des prises est attribué au Conseil d'État, réuni en assemblée générale. L'art. 7 du 2 août 1879, modifié par le décret du 3 avril 1886, qui énumère les attributions de ce conseil, porte en effet : « 16^e les prises maritimes. »

1. Ass., ch. XII, sect. XVIII.

auteurs modernes ¹. Il est à remarquer que la jurisprudence admet la solution contraire en cas de naufrage ou d'échouement avec bris. Interprétée rigoureusement, l'opinion d'Émérigon serait trop absolue ; il faut, croyons-nous, distinguer entre la prise du navire et celle des marchandises : si le navire a été seul saisi par l'ennemi, on doit rechercher si les marchandises ont pu ou non être transportées à destination par une autre voie ² ; quand les marchandises ont seules été saisies, le navire ne saurait être tenu pour pris. D'ailleurs, dans l'une et l'autre hypothèse, l'assureur sera responsable, dans les termes du droit commun, du dommage causé par l'événement à la chose non arrêtée.

Nous avons vu que le fait seul de l'existence d'un des cas prévus par l'art. 369 suffit pour donner ouverture au délaissement ; il en est de même pour la prise. Il convient toutefois qu'elle existe d'une façon définitive et non précaire : il est hors de doute qu'une mainmise de quelques instants ne serait pas assez caractérisée pour justifier la prétention de l'assuré. M. de Courcy ³ va plus loin : il veut qu'une capture de quelques heures ne puisse servir de prétexte au délaisse-

1. DE VALROGER, *Droit marit.*, n° 1720. — LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de Droit com.*, n° 1361 bis.

2. DE VALROGER, § cité ci-dessus.

3. DE COURCY, II, p. 326.

ment. Cela nous amène à la question de savoir si la recousse, opérée dans les vingt-quatre heures, n'annule pas la prise.

La question avait été agitée dans l'ancien droit ; il existait en effet des règles d'après lesquelles le navire capturé et recous dans les vingt-quatre heures, était censé n'avoir pas été pris¹ ; il devait être restitué à son propriétaire à la réserve d'un tiers, attribué au navire qui avait fait la recousse. Nous avons encore un texte réglementaire d'après lequel la prise n'est réputée consommée qu'après un délai de vingt-quatre heures. (Arrêté du 2 prairial an V, art. 44.) Plus récemment, les instructions données à la marine au commencement de la guerre de 1870 portaient qu'un bâtiment neutre repris à l'ennemi dans les vingt-quatre heures serait relâché purement et simplement. La prise n'était donc réputée consommée qu'après vingt-quatre heures.²

Émérigon pensait que, malgré la recousse opérée dans les vingt-quatre heures, on se trouvait dans le cas de l'art. 48 de l'ordonnance, qui permet aux assurés de faire le délaissement³. La Rote de Gênes⁴ l'avait ainsi décidé parce

1. Ordonnance de mars 1584, art. 61. — Ord. de 1681, l. III, L. IX, art. 8. — Ord. du 15 juin 1779.

2. DE VALROGER, *Droit maritime*, n° 1720.

3. ÉMÉRIGON, *Assur.*, ch. XII, sect. XXIII, § 6.

4. ROTE DE GÈNES, *Décision*, n° 101.

que le droit de l'assuré était né du fait de la capture, que l'assuré n'était pas présumé avoir renoncé à son droit, et qu'enfin il recevait sa chose des mains du tiers qui avait fait la recousse à un titre nouveau.

Les auteurs sont encore aujourd'hui divisés. M. E. Cauvet¹, invoquant les motifs donnés par la Rote de Gênes, considère l'arrêté de prairial comme étranger aux rapports de l'assureur et de l'assuré. Si le navire doit être considéré comme n'ayant jamais été pris, c'est exclusivement au point de vue du droit public; mais, vis-à-vis de l'assuré, il est censé définitivement perdu par cela qu'il est capturé.

MM. De Valroger et Desjardins² sont d'avis contraire, par cette raison que l'on ne peut, suivant les circonstances et les personnes, changer la signification légale d'une expression : l'autorité compétente, la marine, n'envisage pas la capture recouvrée dans les vingt-quatre heures comme une prise ; pourquoi les tribunaux ordinaires en décideraient-ils autrement ?

On pourrait ajouter que l'argumentation de la Rote de Gênes n'est pas concluante ; elle repose en effet tout entière sur cette prémisse que l'assuré a acquis un droit contre l'assureur par

1. E. CAUVET, *Assur.*, II, 271.

2. DE VALROGER, n° 1720. — DESJARDINS VII, n° 1529.

le fait de la capture, et la question est précisément de savoir si ce droit est acquis.

Il nous paraît d'autant plus facile de se ranger à la seconde opinion, que le délai de vingt-quatre heures est extrêmement court, et n'entraîne pas des inconvénients d'une incertitude prolongée.

Le projet de revision de 1867 (art. 388 § 2) spécifiait que la prise ne serait une cause de délaissement qu'autant que la chose capturée ne serait pas redevenue libre dans le mois.

Mais, sous le régime du Code actuel, la recousse faite après les vingt-quatre heures sera, bien évidemment, sans influence sur le droit au délaissement ¹.

Au lieu d'être recous, le navire pourrait être abandonné ou restitué par le capteur; si la restitution a lieu après le délaissement, elle n'en infirme pas la valeur.

Par contre, que décider lorsque, le navire ayant été réellement pris, on le restitue avant le délaissement? L'assuré pourra-t-il encore délaisser?

Les partisans de la négative raisonnent ainsi : la cause du délaissement doit exister au moment où il est fait. Ce principe n'est pas

1. La rétribution due à celui qui aura repris la chose après les vingt-quatre heures sera de 1/10^e de la valeur de la chose, au lieu de 1/3, comme au cas de recousse dans les vingt-quatre heures.

écrit dans le Code, mais il y est appliqué deux fois ; il est en premier lieu dans l'art. 375, à propos du délaissement pour défaut de nouvelles.

Nous savons que le défaut de nouvelles, prolongé pendant un an, donne droit de délaisser ; mais cela ne suffit pas : le législateur entend que l'absence de nouvelles se prolonge après l'année, et qu'elle existe encore au moment où l'assuré délaisse. La loi exige en effet que l'assuré déclare à ce moment n'avoir reçu aucune nouvelle de la chose. Ce même principe se rencontre encore dans l'art. 385, disposant que le retour du navire sera sans influence sur le délaissement accepté ou jugé valable. D'où on peut conclure par *a contrario* que le retour du navire ferait obstacle à un délaissement non effectué.

En d'autres termes, il faut que la cause du délaissement existe encore au moment où le délaissement est fait ¹.

Dès lors, un navire qui aurait été pris puis abandonné avant le délaissement, ne pourrait plus être délaissé à l'assureur, ce navire n'étant plus pris.

La Cour de cassation s'est ralliée à l'opinion contraire. On lit dans un arrêt du 20 janvier 1869 ² : « Que le droit de délaisser la marchan-

1. BOISTEL, *Cours*, n° 1396. — LYON-CAEN et RENAULT, *Précis*, n° 216 bis.

2. D. P. 1869. 1, 361.

dise, acquis à l'assuré au moment où le navire sur lequel elle était chargée a fait naufrage, ne peut-être rétroactivement affecté par les événements ultérieurs. » L'hypothèse de cet arrêt est, il est vrai, celle d'un naufrage ; mais la décision de la Cour serait évidemment la même pour le cas de prise. D'ailleurs, dans la jurisprudence antérieure, on a trouvé la même tendance dans des cas analogues¹. Il suffit, d'après ces décisions, que la cause du délaissement ait existé pour que le droit de l'assureur au délaissement soit ouvert définitivement : des événements ultérieurs n'en modifieraient pas l'exercice.

En doctrine, la même opinion a été émise². On soutient que le fait seul de la prise permet le délaissement : les assurés ont été privés de leur propriété ; dès lors, la présomption légale de dépossession de l'assuré est accomplie.

M. Desjardins³ invoque, dans ce même sens, l'autorité de nos anciens auteurs, et particulièrement celle d'Émérigon, qui, tout en indiquant deux ou trois raisons qui l'auraient fait pencher

1. Bordeaux, 27 juin 1855 (Sir. 55, 2, 684). — Aix, 20 nov. 1856 (Rec. Havre, 1857, 2, 26). — Seine, 6 février 1860 (Rec. Havre, 60, 2, 72). — Havre, 15 janvier 1866 (même Rec., 66, 1, 27).

2. BOULAY-PATY, t. IV, p. 227. — ÉMÉRIGON, t. II, p. 279. — VALIN, art. 46 de l'ord. de 1681. — POTHIER, *Des assurances* p. 118.

3. DESJARDINS, VII, n° 1529, al. 6 et suivants.

pour l'opinion contraire, déclare qu'il est arrêté par la jurisprudence actuelle... » Et M. Desjardins se refuse à croire que le législateur de 1807 ait, sans mot dire, entendu bouleverser à ce point le système de l'ordonnance.

Il argumente en outre du danger qu'il y aurait pour l'assuré à suivre le système précédent: les assureurs auraient grand intérêt à contester la validité du délaissement dans l'espoir d'une restitution, ce qui retarderait le règlement du sinistre.

Enfin, l'article 385 se retournerait contre ceux qui l'invoquent, puisqu'il amènerait à dire que la restitution peut empêcher le délaissement, tant qu'il n'est pas accepté ou jugé valable.

Il nous semble que le système de M. Boistel est le plus admissible: il n'est en conflit avec aucun texte de loi; il ne choque pas l'équité en autorisant un délaissement sans cause. Il aurait eu pour appoint l'opinion d'Émérigon, qui n'a été arrêté que par la jurisprudence, c'est-à-dire par la nécessité. Il n'est pas en désaccord avec l'esprit du Code, dont on retrouve dans les articles 375 et 385 la volonté d'innover; il ne retarde pas le règlement du sinistre, puisqu'il suppose une restitution « antérieure » au délaissement. Quant à l'objection tirée de l'article 385, elle nous paraît sans portée; car la restitution, survenant après l'assignation en validité de

délaissement, n'aurait plus d'action sur la décision sollicitée.

Rachat de la prise. — Quand la prise est effectuée, le capteur est le plus souvent pressé de se débarrasser de la chose ; afin de la soustraire aux risques et de s'assurer un profit définitif, il la vend.

S'il la met en vente, et que l'acheteur soit précisément l'assuré, ce qui est fréquent, le sinistre se réglera par voie de délaissement ; l'achat constitue en effet une acquisition *ex causa nova*, et démontre la dépossession définitive occasionnée par la capture.

Mais souvent une transaction intervient entre le capteur et l'intéressé, assureur ou assuré ; la transaction ou rachat se fait ordinairement dans des conditions de prix avantageuses pour l'acquéreur : ce contrat se nomme composition. (Article 395¹.)

Le rachat, en principe, devrait être tenté par l'assureur ; mais celui-ci n'est presque jamais sur les lieux, et il est dans l'impossibilité de négocier l'affaire. Il est vrai que, d'autre part, l'assuré est tenu de lui donner avis de la prise. (Art. 395.) Toutefois, la chose n'est pas toujours aisée, il faut aller au plus pressé, et l'on pour-

1. En Angleterre, le rachat est prohibé par le *Ransom act* ou statuts 32 et 33 de Georges III. Le but de cette disposition est d'engager le capturé à reprendre lui-même son navire.

rait manquer une occasion en attendant la réponse de l'assureur. Pour cette raison, l'art. 395 décide que l'assuré peut racheter les effets sans attendre d'ordres.

Il en était de même au temps de l'ordonnance (art. 66)¹ ; mais on n'était plus d'accord sur le point de savoir si, après le rachat, l'assuré était obligé d'aviser l'assureur. Émérigon² tenait pour la négative : « Les assurés, disait-il, étaient libres d'acheter pour leur propre compte, sans avoir recours aux assureurs, qui continueraient alors de courir comme auparavant les risques maritimes. » Valin³, argumentant de l'art. 67, qui réservait aux assureurs la faculté de prendre la composition à leur profit, en déduisait « l'obligation pour l'assuré d'avertir par écrit les assureurs de la composition qu'il a faite ».

L'art. 395 C. com. reproduit le système de Valin : « l'assuré est tenu de signifier à l'assureur la composition qu'il aura faite aussitôt qu'il en aura les moyens. »

En conséquence, l'art. 396 donne à l'assureur le choix de prendre la composition à son

1. Par contre, il était interdit aux corsaires français de rançonner les navires capturés. (Déclaration du 24 juin 1778, art. 41 de l'ordonnance du 30 août 1772.) Cette prohibition avait pour but l'affaiblissement de l'ennemi. Elle est reproduite dans l'instruction ministérielle du 25 juillet 1870 (art. 17).

2. ÉMÉRIGON, *Assur.*, ch. XII, sect. XXVI, § 6.

3. VALIN, *Ordonnance* (art. 66).

compte ou d'y renoncer, à charge de notifier son option dans les vingt-quatre heures. Le silence de l'assureur est interprété comme une renonciation à la composition.

L'assureur a donc deux partis à suivre : accepter pour lui ou renoncer à la composition.

Si l'assureur accepte la composition, il libère la chose capturée ; mais en devient-il propriétaire, comme le soutenait Émérigon¹, ou la dégage-t-il seulement au profit de l'assuré, à charge pour lui, assureur, de couvrir les risques de la fin du voyage, conformément à l'opinion de Valin et de Pothier².

Le Code (art. 396, al. 2) suit ce dernier système : il décide que l'assureur contribue sans délai au paiement du rachat, et continue de couvrir les risques du voyage.

C'est là une anomalie et une dérogation au principe que l'assuré ne peut être tenu au delà de la somme assurée. Si, en effet, le navire vient à périr après le rachat, l'assureur devra payer l'entière somme assurée, sans déduction du prix donné par la composition.

Cette anomalie s'explique cependant : on peut, ainsi que le décide la Cour de cassation³, faire des stipulations qui mettent à la charge de

1. ÉMÉRIGON, *Assur.*, ch. XII, sect. XXI, § 6, 2^e hypothèse.

2. VALIN, *Ordonnance*, art. 47. — POTHIER, *Assur.*, n° 135.

3. Civ. rejet, 15 déc. 1830. — DALL., v° *Assur. maritime*, n° 2232

l'assureur, outre le remboursement de la somme assurée, celui des frais occasionnés par les avaries qui ont précédé la perte totale du navire. « Or, l'option de l'assureur est, dans l'espèce, une acceptation volontaire du cumul du rachat avec les nouveaux risques de perte. Cette acceptation est licite et en outre naturelle, puisqu'elle présente pour l'assureur la chance favorable d'un heureux retour, substituée à la nécessité du paiement immédiat de la valeur délaissée.

Si l'assureur renonce à la composition, l'assuré peut délaisser ; il conserve pour lui la chose rachetée de ses deniers, et l'assureur « ne peut rien prétendre aux effets rachetés ». (Art. 396.) Le rachat pourra être ainsi, et contrairement aux principes de la matière, une source de bénéfices pour l'assuré, la composition étant généralement bien inférieure à la valeur de la chose ; mais, par son refus de la composition, l'assureur a consenti à ce qu'il en soit ainsi.

Si l'assureur rachetait lui-même la chose capturée, comme l'assuré n'aurait pas donné son assentiment au rachat, il en résulterait que l'assureur ne pourrait lui imposer la restitution de la chose. Le droit au délaissement serait acquis¹, et l'assuré ne pourrait être considéré comme y ayant renoncé.

1. DESJARDINS, VII, n° 1530.

L'assuré pourrait, s'il le jugeait convenable, prendre la composition à son compte personnel et se dispenser de la notifier à l'assureur ; mais alors il serait non recevable à réclamer la somme avancée ni même aucune indemnité à l'assureur. Ce dernier continuerait à être seulement garant des risques ultérieurs, jusqu'à la fin du voyage assuré¹.

Polices. — Les polices, avons-nous vu, excluent les risques de guerre. (Art.2.) Les assureurs n'auront donc pas à supporter les conséquences de la prise, en tant qu'elle résulterait d'un fait de guerre ; mais ils les auraient à leur charge, en vertu de l'art. 1^{er}, si elle constituait un acte de piraterie. Aussi les art. 9 de la police sur corps et 8 de la police sur facultés ont-ils complété l'exclusion par une énumération limitative, ne comprenant pas la prise comme cause du délaissement.

SECTION III

DU NAUFRAGE.

Il est très difficile de définir ce que l'on entend par le mot naufrage. D'après son étymologie, il indique un anéantissement du navire

1. BOULAY-PATY, T. IV, p. 424. — BÉDARRIDE, T. IV, n° 1618. — ALAUZET, T. V, n° 2293.

par immersion ou fracture : *Dicitur naufragium quasi navis fractura a nave et frango*¹. Mais les causes de destruction sont multiples : tels sont le vent, le feu, l'abordage, l'explosion, etc.

Le sinistre même peut revêtir toutes les formes : submersion, renversement de la coque, chute de la mâture, bris de la machine, morcellement du navire, etc. Or, ces divers événements ont plus ou moins de ressemblance avec d'autres sinistres majeurs.

L'art. 5^e de la déclaration royale du 15 juin 1735 définit le naufrage : « un événement par lequel le navire est submergé par l'effet de l'agitation violente des eaux, de l'effort des vents, de l'orage ou de la foudre, de manière qu'il s'abîme entièrement dans la mer, et que de simples débris surnagent. »

Se référant à cet article, Émérigon² distinguait deux sortes de naufrages : le naufrage proprement dit, et l'échouement avec bris.

« Le premier, disait-il, c'est lorsque le navire est submergé sans qu'il en reste aucun vestige permanent sur la surface des eaux. L'échouement avec bris, c'est lorsque le navire, échoué sur la côte, donne ouverture à l'eau de mer qui

1. ACCURSE, sur la loi 1^{re} au Code de naufragio : *quia plerumque navis frangitur, dum naufragium patitur.*

2. EMÉRIGON, *Assur.*, ch. XII, sect. 12.

remplit sa capacité, sans qu'il disparaisse entièrement. »

En sorte que, d'après Émerigon, la submersion en pleine mer était l'élément essentiel du naufrage.

La définition de la déclaration n'a plus aujourd'hui de valeur légale. Elle était d'ailleurs incomplète ; elle omettait les cas où il n'y avait pas submersion, par exemple l'abandon par l'équipage d'un navire dont la mâture est détruite.

Les rédacteurs du Code se sont gardés de donner une définition, et ils ont admis le naufrage au nombre des cas du délaissement, au risque d'établir une confusion avec les autres sinistres maritimes, innavigabilité, échouement avec bris.

On peut se demander comment le législateur a conservé une expression dont la signification est aussi peu déterminée. La raison en est que le mot naufrage désigne de toute antiquité les plus graves événements de mer, et qu'au temps où il s'introduisit dans les lois, on n'avait pas encore songé à analyser les diverses variétés de sinistres ; il les englobait toutes, et le mot a subsisté avec son défaut de précision. Le naufrage reste donc, « évoquant l'idée d'un sinistre qui n'a rien de spécial, et dont les causes sont souvent variables » ¹.

1. E. CAUVET, *Assur.*, II, n° 153.

La doctrine et la jurisprudence ont travaillé à sortir de cette incertitude. Les définitions judiciaires ne manquent pas, se répétant plus ou moins, mais basées sur des espèces ne permettant pas facilement d'en extraire une doctrine uniforme.

D'ailleurs, dans une matière aussi peu définie, les tribunaux auront le pouvoir le plus étendu pour apprécier les faits qui leur sont soumis, et décider s'ils ont le caractère de naufrage ¹.

Il nous paraît que, dans un sinistre, trois catégories d'éléments sont à examiner pour décider s'il doit être qualifié de naufrage ; ce sont le lieu, la cause et la nature de l'accident.

Le lieu de l'accident est d'une importance majeure. Si le navire se perd sur un rivage, il n'y a pas naufrage, mais échouement avec bris. Les événements maritimes survenant au large et entraînant la perte du navire ou le rendant absolument inutilisable, » sont, d'après M. de Courcy², les seuls susceptibles de caractériser un naufrage. Dans le même sens, il a été jugé qu'il n'y a pas naufrage dans le cas où un navire a été coulé à *l'entrée d'un port par suite d'abordage*, s'il n'a éprouvé que de minimes

1. Nantes, 11 août 1869 (Rec. Havre, 71, 2, 64).

2. DE COURCY, *Questions marit.*, II, p. 237.

avaries, et que l'on puisse facilement le relèver ¹.

La cause de l'accident importe peu, pourvu qu'elle rentre dans les fortunes de mer non provoquées par baraterie : tels peuvent être l'abordage, l'explosion, le feu, la tempête, le déplacement de la cargaison faisant chavirer le navire.

La nature de l'accident sera, avec le lieu, l'élément essentiel à considérer ; ce sera le point de fait sur lequel l'appréciation des juges pourra s'exercer souverainement ².

L'événement sera ou une submersion totale ou partielle due à une voie d'eau, au feu, etc., ou une destruction, même partielle, rendant le navire inutilisable ou incapable de naviguer.

On pourrait donc définir le naufrage : tout événement maritime se produisant au large des côtes, et occasionnant la submersion ou la destruction du navire dans ses parties essentielles.

L'arrêt précité du 27 juillet 1857 dit que « le sens général donné par l'usage et la doctrine au mot naufrage implique la rupture et la perte du navire, de manière qu'il n'en reste plus que les débris ». Nous aurons l'occasion de revenir sur cet arrêt : la formule nous en paraît beaucoup

1. Nantes, 5 déc. 1866 (J. de Marseille, 67, 2, 148).

2. *Rej.* 27 juillet 1857 (D. P., 1858, I, 392).

trop étroite ; mais elle s'explique par l'hypothèse du sinistre en litige, la submersion momentanée du navire. La Cour a entendu dire vraisemblablement qu'une submersion qui n'était pas immédiate, n'était pas un naufrage.

Une autre définition se trouve dans un jugement du Havre du 29 avril 1861 ¹ ; il y est dit que le naufrage implique un sinistre « majeur occasionné le plus souvent par le feu, la violence des vents et des courants ou par toute autre cause, et entraînant la submersion ou l'échouement avec bris, mais dans tous les cas, l'anéantissement, la destruction complète du navire comme moyen de transport, de telle manière qu'il n'en reste plus que les débris. Cette définition a le mérite de séparer la cause de l'effet et de ne s'attacher qu'à l'effet, c'est-à-dire au sinistre même ; mais on voit qu'elle confond le naufrage avec l'échouement avec bris ; par contre, elle est plus complète que celle de l'arrêt de 1857, puisqu'elle fait rentrer dans le naufrage le bris et la submersion.

Si précise, au surplus, que soit une définition, elle donnera toujours lieu à l'appréciation souveraine par les tribunaux des deux circonstances de fait invoquées par l'assuré, submersion ou destruction du navire dans ses organes essentiels, que nous allons examiner.

1. Rec. Havre 1861 (1861, I, 89).

Submersion. — La submersion est l'engloutissement du navire. Lorsque le vaisseau a complètement disparu, il est bien certainement naufragé ; mais les progrès de l'industrie permettent parfois de relever un navire entièrement coulé et de le ramener à la surface sans qu'il soit détruit : la submersion n'ayant été que momentanée, doit-on la considérer comme un véritable naufrage ?

Il est certain, en principe, qu'une submersion de quelques jours ne constituerait pas un naufrage. La Cour de cassation l'a jugé en 1857 par confirmation d'un arrêt de la Cour de Rennes, dans une espèce où la submersion n'avait duré que trois jours ¹.

Mais, lorsque le renflouement n'est effectué qu'au bout d'un temps plus long, des hésitations se produisent, et l'événement, jugé un naufrage à l'ouest de la France, ne sera pas considéré tel dans le midi. Cette contradiction s'est produite en 1869 et 1870 pour deux sinistres qui consistaient l'un et l'autre dans une submersion momentanée de deux mois. Le tribunal de Nantes ² avait estimé le renflouement tardif et la durée de la submersion suffisants pour faire considérer le délaissement comme définitivement acquis.

1. Rejet, 27 juillet 1857 (D., 58, 1, 392).

2. Nantes, 11 août 1869 (Rec. Mars., 1871, II, 142).

Le tribunal de Marseille ¹ avait décidé que le renflouement faisait disparaître les effets de la submersion, et qu'il n'y avait pas naufrage.

Ce ne sont là que des contradictions dans l'appréciation d'une circonstance de fait. Mais voilà que la Cour de cassation, qui, en 1857, avait écarté le naufrage après une submersion de trois jours, change de système en 1869 ², et formule une théorie d'après laquelle les opérations de sauvetage ne peuvent, en aucun cas, créer une fin de non-recevoir contre l'exercice de la faculté de délaisser. Si en effet, dit la Cour suprême, le recouvrement des effets naufragés faisait obstacle au délaissement, le capitaine et les assurés ne prêteraient pas un concours actif au sauvetage des effets assurés, et ce serait pour le plus grand dommage des assureurs eux-mêmes.

D'où la conséquence que la submersion a un effet définitif, quel que soit le moment où le renflouement a été effectué. Un arrêt de la Cour d'Aix ³ a été rendu dans le même sens; il décide qu'il y a naufrage dès qu'il y a submersion.

C'est là faire la loi plutôt que l'interpréter. Il est incontestable qu'une submersion prolongée peut équivaloir à une privation définitive

1. Marseille, 16 août 1870 (Rec. Havre, 1871, II, 70).

2. Rej., 20 janvier 1869 (D. P., 69, I, 361).

3. Aix, 16 mai 1872 (J. Marseille, 73, I, 117).

de la chose. Mais, si le temps en est relativement court, si, en d'autres termes, la perte n'est pas irréparable, complète, il n'y a pas raison pour autoriser le délaissement¹. D'ailleurs, l'esprit de la loi est de n'assigner à l'arrêt, à l'innavigabilité leur effet définitif qu'après un temps plus ou moins long. Il paraît juste d'en dire autant pour le cas de submersion, et d'en déterminer les effets selon qu'elle aura un caractère irréparable ou qu'il pourra y être remédié.

Bris ou fracture. — Nous savons que le lieu de l'accident est à examiner : la fracture du navire sur une côte constitue l'échouement avec bris, dont nous n'avons plus à parler ici.

La fracture en mer déterminée par le choc contre un rocher ou contre un navire abordeur peut constituer un naufrage ; cela dépend toutefois de la gravité de l'accident. Si la fracture est complète, s'il ne reste plus rien des débris, le naufrage est certain ; si la fracture, sans être absolue, atteint cependant le navire dans ses parties les plus essentielles, la solution est plus délicate. Le navire peut-il continuer sa route, laborieusement, il est vrai, mais de manière à trouver un secours, ce ne sera pas un naufrage. Par contre, si les circonstances graves

1. LYON-CAEN et RENAULT, *Précis*, n° 2163.

qui accompagnent l'accident rendent le séjour du navire périlleux pour l'équipage et motivent l'abandon régulier dans les termes de l'art. 241 C. com., il faudra considérer le navire comme *res derelicta*, comme perdu et par suite naufragé.

C'est ainsi qu'un navire abandonné par son équipage, parce que les coups de mer l'avaient réduit à l'état de coque brisée, a pu être jugé en état de naufrage, quoique, depuis la tempête, il eût pu accidentellement être remorqué dans un port voisin¹.

Mais il n'en serait pas ainsi au cas où l'abandon aurait été effectué sous l'empire d'une crainte irraisonnée, et que le navire eût ensuite été ramené au port sans avarie essentielle², non plus que dans l'hypothèse d'un abandon momentané motivé par la nécessité d'un renflouement³.

Le naufrage ne suppose pas toujours le navire absolument détruit; il peut en faire une chose inutilisable comme moyen de transport, un navire innavigable : comment dès lors différencier les deux causes de délaissement, naufrage et innavigabilité ? Le tribunal de Mar-

1. Cassation, 29 décembre 1840 (Sir. 41, 1, 74). — Bordeaux, 25 août 1856 (Rec. Havre, 56, 2, 229 et 38, 2, 105). — Marseille, 9 juin 1871 (Rec. Mars., 71, 1, 158).

2. Aix, 6 juillet 1852 (Rec. Mars., t. 31, 1, 62).

3. Marseille, 23 février 1869 (Rec. Mars., 69, 1, 127).

seille a fait la distinction suivante : lorsque l'état d'avaries provient en partie des fatigues du navire, il y a innavigabilité ; lorsqu'il procède uniquement de la violence de la tempête ou des circonstances de l'accident, il y a naufrage ¹.

Les questions soulevées à propos du naufrage sont, on le voit, très délicates. Quelle que soit la précision apportée à leur résolution, l'esprit n'est pas entièrement fixé ; il reste des situations mal définies.

Les rédacteurs du projet de revision de 1867 avaient proposé de décider qu'en cas de naufrage, il n'y aurait lieu à délaissement qu'autant que le navire aurait subi une détérioration des trois quarts, si le navire avait été remis à flot dans le délai d'un mois à partir de l'événement (Art. 388, § 1^{er}.) Ils s'attachaient au résultat et non à la dénomination du sinistre ; c'était fermer la porte à l'arbitraire des appréciations : nous verrons plus loin que tel est l'esprit des clauses des polices françaises.

Effets du naufrage sur l'assurance des facultés.

— Jusqu'à présent, nous n'avons parlé du naufrage qu'au point de vue du navire : il reste à voir si le délaissement des facultés sera la conséquence du sinistre du navire.

Il va de soi que nous laissons de côté l'hy-

1 Marseille 18 juillet 1879 (Rec. Mars., 1879, I, 263).

pothèse où les marchandises sont elles-mêmes naufragées et perdues entièrement : l'assureur des facultés ne pourrait évidemment résister au délaissement. La question ne se peut poser qu'au cas où la marchandise aurait totalement échappé au naufrage, parce qu'elle aurait été transbordée sur des allèges, ou, ayant été naufragée, mais étant d'une nature particulière, elle aurait pu être sauvetée sans grand dommage.

Les auteurs anciens étaient en désaccord. Valin¹ soutenait que le sort de l'abandon dépendait de celui qu'aurait eu les marchandises. » Cela lui paraissait indubitable, si le naufrage était arrivé dans le lieu de la destination ou à peu de distance. Il émettait le même avis au cas de sinistre arrivé sur la route, si les assureurs offraient de fournir un autre navire pour porter les effets à leur destination. « Car, enfin, c'est tout ce qu'on peut exiger d'eux, lorsque le dommage que les marchandises ont souffert se réduit à de simples avaries ». Cet auteur reconnaissait toutefois qu'en cela « ils s'éloignait du sentiment des négociants ».

L'opinion de ces derniers avait pour interprète Émérigon². Après avoir dit qu'il y avait deux sortes de perte entière, la *perte réelle* et la

1. VALIN, *Ordonnance*, l. III, T. VI, art. 46.

2. ÉMÉRIGON, *Assur.*, ch. XVII, sect. II, § 5.

perte légale, distinction qu'il avouait être quelque peu subtile, cet auteur s'exprimait ainsi : « Dès que le navire a fait naufrage, il n'existe plus dans son essence, la perte est entière; les débris sont sauvés, mais le vaisseau ne l'est pas : voilà pourquoi le naufrage donne indéfiniment lieu à l'action d'abandon, même pour les facultés qui ne peuvent être sauvées sans avoir ordinairement souffert une perte ou un dommage considérable.

En d'autres termes, Émérigon considérait les facultés comme un accessoire du navire, et, même sauvées, il les comprenait dans le naufrage, en vertu de la fiction de la perte légale.

Il y avait donc dans l'ancien droit deux opinions bien nettes, le système de la perte réelle et le système de la perte légale; elles sont encore en vigueur. La Cour suprême s'est absolument ralliée à la théorie de la perte légale; elle dit expressément, dans un arrêt de rejet du 7 janvier 1857 ¹, qu'en vertu de l'art. 369, le délaissement des marchandises assurées peut avoir lieu dans le cas de naufrage, alors qu'il n'y aurait pas de perte des marchandises chargées. Faisant application de cette doctrine dans un arrêt du 20 janvier 1869 ², alors que les marchandises

1. D. P. 1858, I, 115.

2. D. P. 1869, I, 361. Voir aussi dans le même sens : Marseille, 3 mars 1855 (J. Mars., 33, I, 391; — Bordeaux, 27 juin 1855 (Sir. 55,

avaient été en partie sauvées, elle décide que le droit de délaisser la marchandise est acquis à l'assuré au moment où le navire sur lequel elle est chargée a fait naufrage, et qu'il ne peut être rétroactivement affecté par les événements ultérieurs.

Donc, qu'il n'y ait pas naufrage de la marchandise, ou que la marchandise naufragée soit sauvée, de manière à ce qu'il n'y ait pas perte réelle de plus des trois quarts, peu importe : l'article 369 ne distingue pas ; il dit que le naufrage est une cause de délaissement, et cela doit être vrai pour la marchandise comme pour le navire ; dès l'instant que le vaisseau a fait naufrage, la perte n'est pas réelle, elle est légale.

Malgré la fermeté de leurs principes, les partisans de ce système se sentent bien obligés de l'appuyer par des arguments de fait. Émérigon disait que les facultés ne peuvent échapper au naufrage sans avoir subi une perte considérable. La Cour de cassation dit que subordonner le délaissement au sauvetage, ce serait placer les assurés dans l'alternative de compromettre le délaissement par le sauvetage ou de négliger le sauvetage pour ne pas compromettre le délaissement. Ces considérations, si elles étaient

2, 684) ; - - Bordeaux, 22 décembre 1857 (Sir. 1858, 2, 487) ; — Havre, 15 janvier 1866 (Rec. Havre 1866. 1, 27). — *Contra* : Rouen, 5 mai 1856 (D. 56, 2, 173).

formulées par le législateur, pourraient avoir une certaine valeur; mais, émises par un simple interprète de la loi, elles ne sont pas des arguments suffisants pour soutenir la théorie de la perte légale.

Aussi la doctrine a-t-elle, en général, adopté la solution contraire : elle s'en tient à la perte réelle, et se refuse à considérer le naufrage comme une chose indivisible. Le Code n'a jamais spécifié que les facultés fussent les accessoires ou les débris du navire. Le mot naufrage implique la destruction du navire; il entraîne ordinairement, mais non pas nécessairement, la destruction du chargé. Dès l'instant où la marchandise est sauvée, elle n'est plus en état de « naufrage » ¹ : elle n'a pas subi la destruction, condition nécessaire du délaissement. L'esprit de la loi est d'ailleurs de distinguer nettement, dans notre matière, le sort du navire et celui des facultés, puisque nous lui voyons admettre l'abandon du navire pour arrêt ou pour innavigabilité, alors qu'il subordonne à un événement ultérieur le sort des facultés chargées sur le navire innavigable ou arrêté. (Art. 388 et 391 ².) Le système de la jurisprudence est d'ailleurs trop favorable à la

1. BOISTEL, *Cours*, n° 1401.

2. LYON-CAEN et RENAUULT, *Précis*, n° 2163 ; *Traité*, n° 1339.

fraude ; car il permettrait de délaisser, sans cause sérieuse, des marchandises non avariées et facilement transportables. « Le sens commun et l'équité, dit M. Desjardins ¹, condamnent l'opinion d'Émérigon. »

Il va sans dire que la théorie de la perte réelle comporte un tempérament : c'est que la marchandise ait été sauvetée dans un temps relativement court. Autrement, si elle avait été sauvetée après un temps assez prolongé pour que la chose devint inutilisable, elle pourrait être délaissée ; car la privation indéfinie de la chose équivaut à la perte matérielle. Cela résulte précisément des articles 388 et 391, invoqués à l'appui de la seconde opinion.

Le projet de revision de 1867 (art. 388) limitait le délaissement des facultés pour cause de naufrage au cas où, en les supposant détériorées des trois quarts, elles n'auraient pas été sauvées ou rechargées dans le délai d'un mois.

Polices. — Les difficultés auxquelles donne lieu le naufrage ont déterminé les assureurs à éliminer de leurs contrats cette clause de délaissement.

L'article 9 de la police française sur corps restreint la faculté de délaissier aux hypothèses suivantes : 1° disparition ou destruction totale

1. DESJARDINS, *Droit com.*, VII, n° 1538 bis.

du navire, 2^o innavigabilité. Il faudra donc l'entière disparition du navire pour permettre à l'assuré d'en faire le délaissement. M. de Courcy ¹ en donne le motif suivant : « Les assureurs ne sont pas des armateurs ; ils ne se livrent pas à des opérations de fret, et il est inadmissible qu'on puisse leur transporter la propriété d'un navire qui navigue. »

L'article 8 de la police française sur facultés écarte le délaissement des marchandises motivé par le seul fait du naufrage du navire. Elle spécifie que le droit de délaisser le chargé d'un navire naufragé, ne sera ouvert qu'après un délai de quatre ou six mois, pendant lesquels il aura été impossible de remettre la chose aux destinataires ou aux assurés, ou tout au moins d'en commencer le rechargement.

SECTION IV

DE L'ÉCHOUEMENT AVEC BRIS.

L'échouement est l'immobilisation accidentelle d'un navire sur un obstacle submergé, et dont il ne peut se dégager par les moyens ordinaires.

L'obstacle est tantôt un rocher, tantôt un

1. *Comment. des Polices françaises*, p. 109.

bas-fond, tantôt la carcasse d'un navire sinistré, tantôt un ouvrage d'art, tel que les pieux destinés à protéger les constructions avancées dans la mer.

L'échouement ne suppose pas, comme le naufrage, la submersion entière du navire; le navire échoué émerge plus ou moins au-dessus des eaux, tout en restant adhérent à l'obstacle sur lequel il repose.

Peu importe d'ailleurs, pour qu'il y ait lieu à délaissement, que les débris du navire ou partie des marchandises puissent être sauvés; en effet, quoiqu'il reste des débris d'une chose, cette chose n'en a pas moins péri, si elle cesse d'exister en essence et dans la nature qui lui est propre¹.

La cause de l'échouement peut être une fortune de mer, la tempête, le brouillard, un abordage; elle peut aussi procéder du fait du capitaine. Ce dernier peut s'échouer volontairement, ainsi qu'il advint en 1887 au commandant du steamer *La Champagne*, après son abordage avec la *Ville de Rio*. En s'échouant, le capitaine peut aussi avoir commis une faute, une baraterie dont l'assuré répondra ou sera exonéré suivant les termes du contrat.

1. Aix, 1^{er} avril 1852 (J. Mar. t. 31, 1, 176). — Marseille, 5 août 1869 (même rec. t. 48, 1, 286). — Aix, 21 avril 1871 (même rec., t. 50, 1, 48).

Diverses sortes d'échouement. — Les circonstances matérielles du sinistre peuvent être plus ou moins graves : tantôt le navire n'éprouve qu'un dommage insignifiant ; il est simplement immobilisé, sans dégradations, sur un banc de sable ; tantôt l'échouement se complique de fractures graves, de bris. Au premier cas, le sinistre est échouement simple ; au second, on le nomme échouement avec bris.

Déjà, dans l'ancien droit, on admettait qu'il fallait distinguer, quant aux conséquences, les diverses sortes d'échouement ; mais la rédaction défectueuse de l'article 46 de l'ordonnance donna lieu, pendant un certain temps, à une jurisprudence rigoureuse et inique contre les assureurs : on confondit tous les échouements, et on les admit indistinctement comme causes de délaissement. Le texte de l'ordonnance portait en effet : « Ne pourra le délaissement être fait qu'en cas de bris, échouement », sans spécifier si c'était avec ou sans bris ; l'échouement était même d'une façon générale opposé au bris, et placé sur la même ligne comme sinistre majeur. Valin, dans son commentaire sur l'article 46, critiquait énergiquement la jurisprudence ; Émérigon¹ observait, dans le même sens, que les rédacteurs de l'ordonnance n'avaient pas

1. ÉMÉRIGON, *Assur.* II, ch. 12, sect. 13, § 2.

voulu attacher le droit d'abandon au cas d'échouement simple, puisque l'article 45 donnait à l'assuré, dans le cas d'échouement, la faculté de travailler au recouvrement des effets naufragés, ce qui montrait qu'« échouement » signifiait naufrage.

Pour mettre fin aux abus de la jurisprudence, la déclaration du 17 août 1777 décida que le navire échoué ne pouvait être délaissé, « si le navire relevé, soit par les forces de l'équipage, soit par des secours empruntés, continuait sa route jusqu'au lieu de sa destination ».

La déclaration ne s'occupait pas de savoir si l'échouement était simple ou avec bris ; elle ne s'attachait qu'au relèvement et à la conduite au lieu de destination.

Le Code de commerce s'est placé exclusivement au point de vue du bris : l'échouement simple ne sera un cas de délaissement qu'autant qu'il rentrera dans l'hypothèse de l'innavigabilité ; l'échouement avec bris autorisera par lui-même l'abandon du navire. (Article 369.) L'assuré aura donc à faire une double preuve, celle de l'échouement et celle du bris ¹.

L'échouement est caractérisé par la durée de l'immobilisation et par l'impossibilité de dégager

1. Tribunal de Bordeaux, 5 juillet 1850 (Rec. Mar. t. 29, 2, 119).
— Aix, 6 juillet 1855 (Rec. mar. t. 31, 1, 113).

le navire sans efforts extraordinaires. « Il est impossible, disait Émérigon ¹, d'appliquer sous aucun rapport l'idée de perte entière au navire qui, relevé soit par les forces de l'équipage, soit par un secours emprunté, a continué sa route jusqu'au lieu de sa destination.

Si le navire touche au fond par suite du retrait des eaux et se relève lui-même à la marée suivante, l'immobilisation ne devra pas être regardée comme suffisante pour caractériser l'échouement : le navire sera dans la situation des bâtiments qui reposent sur le fond d'un avant-port à chaque basse mer.

Les juges auront à apprécier la durée de l'immobilisation et l'importance des moyens employés pour la faire cesser.

Le bris est beaucoup moins aisé à déterminer. On conçoit, en effet, qu'au point de vue du délaissement, il n'y ait pas à tenir état d'un accident superficiel dans les œuvres mortes du navire ; la fracture doit avoir une certaine importance. D'autre part, si elle est entière, elle constitue le naufrage, le bris absolu, suivant l'expression d'Émérigon ².

Il ne s'agit donc ici que du bris partiel et du

1. ÉMÉRIGON, ch. XVII, sect. II.

2. ÉMÉRIGON, *Assur.*, ch. XII, sect. XII, § 1^{er}. — Le bris absolu disait cet auteur, c'est lorsque le navire, donnant contre un écueil, se brise, s'anéantit et devient la proie des flots. C'est donc bien le naufrage. — Marseille, 14 août 1857 (Rec. Mars, t. XXXV, 1, 229).

bris partiel ayant une certaine gravité. Comment l'apprécier ? Il est bien difficile de formuler une règle. De même qu'il est nécessaire de mettre à part le bris absolu ou naufrage, de même il est nécessaire de séparer le bris partiel de l'innavigabilité.

Ce dernier sinistre se reconnaît à cela que le navire échoué ne peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route (art. 389) : en est-il de même pour le cas d'échouement avec bris ? La Cour de Paris¹ l'avait jugé en se fondant sur l'art. 389, qui n'était dans son esprit que la reproduction de l'art. 5 de la déclaration du 17 août 1777.

Cette déclaration n'admettait pas le délaissement lorsque le navire relevé pouvait continuer sa route. L'art. 389 C. com. reproduisait aux yeux de la Cour ce même principe d'équité, et il s'appliquait d'autant plus à notre sujet, que non seulement il parle de l'innavigabilité, mais qu'il emploie même les expressions caractéristiques : « Si le navire échoué peut être relevé ».

D'où la Cour concluait que le législateur de 1807 avait mis sur le même rang l'innavigabilité et l'échouement, et subordonné le délaissement, dans l'un et l'autre cas, à l'irrémédialité du navire.

1. Cour de Paris, 17 février 1841 (DALL., v° *Droit marit.*, n° 1997, en note).

L'opinion contraire prévaut aujourd'hui, et avec raison; on observe, en effet, que la déclaration s'applique à une hypothèse différente de la nôtre, celle de l'échouement simple, laquelle pouvait être et n'est plus une cause de délaissement; qu'on ne peut, dès lors, penser à y comprendre une tout autre espèce, celle de l'échouement avec bris.

On remarque en outre que, dans l'énumération de l'art. 369, l'innavigabilité et l'échouement avec bris figurent comme deux sinistres distincts; que ce serait contraire au texte formel de la loi que de les confondre, si on les subordonnait l'un et l'autre à l'impossibilité du renflouement; qu'enfin, l'article 369 n'a exigé que le bris pour que l'échouement fût sinistre majeur, et que ce serait faire la loi que d'y ajouter une nouvelle condition, l'impossibilité de réparer le navire.

Sans doute, l'art. 389 dit qu'on pourra délaisser le navire « échoué, s'il ne peut être relevé » ; mais il est bien clair que cet article vise l'échouement simple, sinistre mineur par lui-même, lequel peut devenir un sinistre majeur quand il se complique de l'impossibilité de renflouer le navire.

Les juges du fait auront, bien entendu, à tenir compte des difficultés plus ou moins réelles du renflouement; mais ce sera, selon la juste

réflexion de M. E. Cauvet¹, comme moyen d'apprécier l'étendue et la gravité du bris.

Les tribunaux n'auront donc à prendre en considération que le fait du bris joint à l'échouement; ils n'auront pas à rechercher un bris total, ce serait un second sinistre²; ils n'auront qu'à apprécier un bris partiel.

De même, il n'y aurait pas lieu de considérer comme échoué avec bris un navire, lorsque les experts, qui l'ont déclaré innavigable après échouement, n'ont constaté le bris d'aucune partie essentielle, et ont basé leur opinion principalement sur un état de vétusté générale du navire³.

Le bris partiel sera-t-il seulement celui du navire, rien que du navire? M. de Courcy⁴ l'a soutenu, parce que le législateur de 1807 n'a pu avoir la pensée d'un accident de machines, la navigation à vapeur n'étant pas encore entrée à cette époque dans la pratique maritime. Il nous semble qu'on ne peut admettre une telle conclusion. Les rédacteurs du Code ne prévoyaient pas évidemment les accidents de

1. E. CAUVET, *Assur.*, II, n° 176

2. Marseille, 28 septembre 1855 (J. Mars., t. 33, 1, 302). — Mars., 14 août 1857 (Rec. Havre, 57, 2, 282). — Marseille, 13 octobre 1865 (J. Mars., 65, 1, 303). — Cour d'Aix, 20 avril 1871 (J. Mars., 1872, 1, 148).

3. Marseille, 5 août 1869 (J. Mars., 70, 1, 236).

4. DE COURCY, *Quest.*, II, p. 338.

machines, mais ils ne pensaient pas davantage au bris de telle ou telle autre partie du navire ; ce qu'ils avaient dans l'esprit, c'était la fracture d'un organe quelconque nécessaire à la navigation : ils ne pouvaient mettre hors la loi les progrès merveilleux qu'elle réaliserait dans le courant du siècle ; leur pensée embrassait toutes les ressources de l'industrie présente et future.

Il faut donc admettre, avec la jurisprudence ¹, que le délaissement peut être effectué pour bris d'un organe indispensable à la marche et à la conduite du navire, quels qu'en soient la nature et le nom.

Faut-il en conclure que le bris des machines soit toujours suffisant pour autoriser le délaissement ? Ce sera une question de fait : si la machine peut être suppléée par la voilure, la négative ne saurait faire doute ² ; si la voilure est trop faible pour la conduite du vapeur désarmé, le bris sera suffisamment grave pour permettre l'application de l'article 369 ³. Il en résultera, en effet, que le navire ne peut plus naviguer ; en d'autres termes, le point à examiner est la conséquence du bris, bien plus que la nature de l'organe fracturé. D'où l'on devrait conclure que le bris du navire donnerait lieu à

1. Voy. notamment Aix, 21 avril 1871 (Rec. de Mars., 1872, I, 48).

2. Paris, 30 déc. 1840, cité par Hechster et Sacré, t. II, p. 844.

3. BOISTEL, *Cours*, n° 1402.

délaissement, lors même que les machines, fussent-elles de très grande valeur, seraient intactes, attendu que les machines ne sont que l'accessoire du navire, et qu'elles sont inutilisables à défaut de coque. (Cour de Rouen, 22 avril 1874 ¹.)

Le délaissement des marchandises est-il une conséquence de l'échouement avec bris ? Nous supposons, bien entendu, que les marchandises n'ont pas été détruites par le sinistre ; une question semblable s'est déjà présentée à propos du naufrage : nous retrouvons également ici deux solutions opposées.

Dans un sens, on argumente de l'article 369, qui, pour le cas d'échouement avec bris, autorise le délaissement, sans distinguer entre le navire et les facultés. Cette théorie est celle de la jurisprudence : « Attendu, dit un jugement « du Havre du 15 janvier 1866 ², qu'aux termes « de l'article 369, le naufrage et l'échouement « avec bris sont une cause légitime de délaissement du navire et de ses facultés, bien que « celles-ci aient pu être sauvées intactes en « partie ou en totalité ; que ce point de droit est

1. D. P., 1876, v. 37 et 38. — La question s'est présentée en 1875 devant la Cour de Paris. L'assuré invoquait la perte des trois quarts et non l'échouement avec bris : nous en parlerons plus loin.

2. Rec. Havre, 1866, 1, 27. — Dans le même sens : Mars., 13 octobre 1865 (J. Marseille, 1865, I, 308) ; — Mars., 28 septembre 1855, et 14 août 1857 (J. Mars., 1855, I, 302 et 1857, I, 229).

« incontestable ; qu'il suit de là que la loi, de
« même qu'elle reconnaît deux espèces d'innavigabilité, l'une réelle, l'autre relative, reconnaît aussi deux espèces de pertes, l'une
« matérielle, l'autre légale... »

Les auteurs qui admettent la théorie de la perte légale sont obligés d'en reconnaître l'iniquité, et ils ne voient d'autre moyen de la prévenir que de recourir aux stipulations précises de la police ¹.

La doctrine soutient en général le système inverse. Elle repousse, comme contraire à l'équité, la fiction de la perte légale appliquée à des marchandises intactes. Cette fiction peut devenir le principe d'une stipulation dangereuse et déloyale ; elle est contraire à l'esprit de la loi, qui est de considérer avant tout la réalité du sinistre, ainsi qu'il résulte de l'article 389, subordonnant le délaissement du navire innavigable à l'impossibilité de le réparer. Enfin, dans le même sens, on argumente par analogie des articles 391 et 394, qui, en cas d'innavigabilité, n'admettent le délaissement des facultés qu'autant que, dans un certain délai, on n'aura pas trouvé un nouveau navire pour effectuer le transport : preuve bien évidente de l'intention du législateur de ne s'attacher qu'à la perte

1. E. CAUVET, *Assur.*, II, n° 177.

réelle de la marchandise délaissée ¹. Nous renvoyons, au surplus, à ce que nous avons dit au précédent paragraphe au sujet de la « perte légale » des marchandises en cas de naufrage.

Le projet de revision du Code de 1867 n'avait pas admis l'échouement avec bris au nombre des cas du délaissement.

Polices. — L'échouement avec bris est la cause de délaissement la plus critiquée. « On se demande en effet, dit M. Boistel ², quel en est le motif. Le Code suppose le navire réparable sans trop de frais, car, autrement, il y aurait innavigabilité ou perte des trois quarts ; mais alors pourquoi ne pas permettre aux assureurs de faire faire ou de payer les réparations ?

L'échouement avec bris donne lieu, par surcroît, à l'iniquité de la perte légale des marchandises. On comprend, dès lors, le soin que les assureurs ont de l'exclure de leurs conventions.

La police française sur corps (article 9) l'a omis dans l'énumération des causes de délaissement. Il y est dit que l'assuré ne peut délaisser qu'en cas de perte totale, d'innavigabilité, de dommage nécessitant une réparation dépassant les trois quarts de la valeur.

1. Voy. : BOISTEL, *Cours*, n° 1402 ; — LYON-CAEN et RENAULT, *Précis*, n° 2164 bis ; — DESJARDINS, VII, 1541 bis.

2. BOISTEL, *loc. cit.*

La Cour de Rouen, dans un arrêt du 5 juillet 1886¹, a donné une interprétation intéressante d'une clause analogue. Le navire assuré s'était échoué, une partie de la coque avait été brisée ; mais un remorqueur parvint à dégager le navire et le rentra au port ; les experts constatèrent que les réparations à faire étaient loin de représenter les trois quarts de la valeur assurée. Cependant, le propriétaire fit délaissement ; il se fondait, d'une part, sur l'échouement et, d'autre part, sur les termes de la police, disant que l'assurance ne donnerait lieu au remboursement de la somme assurée qu'autant qu'il y aurait « perte totale, ou échouement, ou avaries « présentant une perte des trois quarts de la « valeur ». La Cour repoussa la prétention de l'assuré, par cette raison que l'échouement n'avait été compris comme cause de délaissement qu'autant qu'il occasionnait une perte supérieure aux trois quarts.

La police sur facultés (article 8) porte que la marchandise ne saurait être délaissée qu'autant qu'elle aurait péri ou subi une détérioration de plus des trois quarts, ou qu'ayant été assurée, elle n'aura pu être remise au destinataire dans les délais de quatre ou six mois, selon le lieu de l'événement : la perte légale ne pourrait, on

1. Rec. Havre 1887, II, 67.

le voit, servir de base au délaissement des facultés.

SECTION V

INNAVIGABILITÉ.

L'innavigabilité est l'état d'un navire devenu impropre au service par suite d'une fortune de mer.

Il n'en était pas question dans l'ordonnance; elle fut introduite par la pratique. La déclaration du 17 août 1779 la consacra dans les termes suivants : « Dans le cas où le navire, par fortune de mer, aurait été mis hors d'état de continuer sa navigation et aurait été condamné en conséquence, les assurés pourront faire le délaissement. »

L'idée propre de l'innavigabilité, dit Émérigon¹, comporte la dégradation absolue ou le défaut irrémédiable de quelques-unes des parties essentielles du vaisseau, sans lesquelles il ne saurait subsister comme navire et remplir l'objet de sa destination.

Le Code (art. 369) admet l'innavigabilité comme sinistre majeur.

Cette cause de délaissement n'est pas nécessairement le résultat d'un accident déterminé

1. *Assur.*, ch. XII, sect. 38.

par avance par le législateur. En cela, elle diffère de plusieurs autres sinistres, tels que l'échouement avec bris, etc. Elle peut notamment résulter d'un échouement simple comme d'un échouement avec bris, d'une voie d'eau ou en général d'un fait quelconque ne donnant pas par lui-même ouverture au délaissement. L'art. 389 C. com. montre bien que la pensée du législateur a été de s'attacher au résultat de l'événement et non pas à l'événement. Cet article signifie que le délaissement pour innavigabilité ne saurait être fait, si le navire peut être remis en état de continuer sa route ; c'est donc aux conséquences, au résultat de la fortune de mer qu'il faut avant tout s'attacher. Mais un danger se présentait : puisque c'est le résultat qui décide du sinistre, l'assuré a tout intérêt à laisser le navire se détériorer entièrement et à négliger le renflouement ; il est toujours garanti contre l'événement : plus le dommage sera considérable, plus il sera certain d'être intégralement payé. Le texte primitif de l'art. 389 favorisait cette spéculation ; il portait, en effet, que le délaissement ne peut être fait si le navire échoué a été relevé et s'il a continué sa route : c'était bien dire, si le renflouement n'est pas fait, l'assuré pourra délaisser ; c'était par là même inciter l'assuré à négliger le relèvement.

Pour conjurer le péril, et sur les observa-

tions du tribunal du Havre et de la Cour de Rouen, on ajouta qu'en cas de relèvement, l'assuré conservait son recours sur les assureurs pour les frais et avaries occasionnés par l'échouement.

L'innavigabilité doit procéder d'une fortune de mer.(Art.350 et 352.) Les assureurs ne répondent donc pas de l'innavigabilité imputable au vice propre du navire ou à la baraterie de patron (art. 351 et 352), à moins qu'ils ne se soient chargés des risques afférents à ces deux causes de dommage.

Les tribunaux auront à apprécier, en fait, ce qu'il faut attribuer à la fortune de mer et ce qui revient au vice propre. Parfois, les deux causes de sinistres seront mélangées : tel sera le cas d'un navire atteint d'une vétusté compromettante, inconnue des assureurs au moment de la signature de la police. Il conviendra de faire la part de l'élément prédominant et de décider, avec le tribunal de Rouen, qu'il y a sinistre procédant du vice propre lorsque, malgré la fortune de mer, il provient en grande partie du délabrement et de la vétusté¹.

L'innavigabilité doit être examinée au point de vue du navire et au point de vue des facultés :

1. Tribunal com. de Rouen, 28 octobre 1881 (Rec. Havre, 1882 2, 123).

nous aurons, en outre, à voir comment elle s'établit. Ce sera l'objet des trois articles suivants.

ARTICLE 1^{er}. — De l'innavigabilité du navire.

L'innavigabilité du navire peut être de deux sortes, ou absolue ou relative. La première correspond à « l'idée d'irrémédialité »; le navire est dans un tel état de délabrement ou de dislocation, qu'il ne peut être réparé; le travail à faire équivaldrait à une reconstruction: c'est l'innavigabilité absolue¹. Elle procède de l'état matériel du navire, qu'il est impossible de rendre à la mer.

L'innavigabilité relative suppose, au contraire, un navire susceptible de réparations proprement dites, mais qu'on ne peut effectuer, parce que des circonstances étrangères à l'état même du navire font obstacle à l'exécution du travail.

En droit, les deux sortes d'innavigabilité autorisent le délaissement².

En fait, il importe de préciser de quelle sorte d'innavigabilité le navire est atteint; les

1. DESJARDINS, *Traité*, etc., VII, n° 1544. — Cf. Requête, 17 août 1859 et 9 août 1860 (D. P., 59, 1, 356 et 60, 1, 439).

2. Voir notamment: Cass., 8 mai 1872 (D. 72, 1, 306); — Bordeaux, 29 août 1875 (S. 76, 2, 270); — Rouen, 19 janvier 1876 (S. 76, 2, 238); — Cass., 14 août 1876 (D. 77, 1, 314); — Cass., 16 décembre 1889 (D. 91, 1, 65).

polices en effet n'admettent pas le délaissement pour cause d'innavigabilité relative.

Il est d'ailleurs bon d'observer que les tribunaux sont souverains appréciateurs des faits constituant l'innavigabilité¹.

L'examen de chacune des deux innavigabilités fera l'objet de l'un des paragraphes suivants.

§ 1^{er}

INNAVIGABILITÉ ABSOLUE.

Le navire, avons-nous vu, est absolument innavigable lorsque son état matériel ne comporte pas de réparations. La loi n'a pas défini l'innavigabilité absolue; ce sera donc au juge du fond à se déterminer d'après les circonstances de fait. (Rec. 6 mai 1867².)

Peu importe l'événement d'où procède le dommage: il peut être en lui-même un sinistre mineur et engendrer cependant l'innavigabilité; de même il peut être un sinistre majeur, tel que le naufrage, et fournir à l'assuré deux causes de délaissement.

Il n'y a pas à prendre en considération la difficulté du relèvement³, sauf toutefois à tenir

1. Cass., 6 mai 1867 (D. 68. 1, 24).

2. Voir ci-dessus.

3. Nantes, 24 février 1879 (Rec. de Mars., 1879, 2, 210).

compte du temps que le travail peut exiger. On se trouverait, dès lors, dans le cas d'innavigabilité relative causée par l'excessive durée des réparations à faire.

Le point à examiner est l'état des réparations matérielles à effectuer.

Le navire, même relevé, serait innavigable s'il ne pouvait être réparé, ou si, réparé, il n'était pas remis en état de continuer sa route. Ainsi l'a jugé la Cour de Rennes par arrêt du 25 février 1879¹, à l'occasion d'un navire qui, après avaries graves subies en cours de route, fit relâche pour procéder aux réparations nécessaires. Les premières réparations opérées, on remit la cargaison à bord, et, après chargement, on constata une voie d'eau importante. Les experts déclarèrent que le navire ne pouvait plus continuer le voyage, et la Cour déclara le navire innavigable.

Il ne suffirait même pas que la réparation mit le navire en état de reprendre la mer. On comprend, en effet, que la navigation assurée a été envisagée par les parties comme devant satisfaire à certaines conditions, atteindre un but déterminé, procurer une utilité particulière. Si donc on s'en écarte, si le reste du parcours ne peut s'accomplir en conformité avec les

1. Rec. Havre 1879, II, 236.

prévisions; si, par exemple le navire ne peut continuer son chemin autrement qu'à l'aide d'un remorqueur, ou est réduit à naviguer sur lest¹, les réparations sont insuffisantes, et le navire sera innavigable.

Selon la jurisprudence anglaise, il n'en est pas ainsi; elle estime que le navire remis en état de naviguer sur lest ou avec des marchandises moins lourdes, ne saurait être délaissé; et la raison en est que l'assureur garantit la perte du navire, mais non la perte du voyage².

Vente du navire. — Lorsque les réparations sont impossibles, et que par suite le navire ne peut continuer le voyage, il faut le vendre. La vente constitue un acte de dépossession autorisant le délaissement; il importe toutefois de contrôler les circonstances de l'aliénation.

Si elles sont de nature à la légitimer, la demande de l'assuré sera bien fondée.

Si, au contraire, la vente a été requise à tort, sans observation des prescriptions légales (art. 237), l'assureur n'en supportera pas les conséquences, à moins qu'il n'ait couvert la baraterie de patron.

1. Rouen, 19 janvier 1876 (Rec. Havre, 76, 2, 32). — Cet arrêt se réfère au cas d'innavigabilité relative; mais il n'en formule pas moins le principe que la navigation par des moyens anormaux et téméraires constitue un cas d'innavigabilité.

2. V. REID, v^o juwing and doyle; vis Dallas, 10, cast, 143.

La vente du navire sinistré donne lieu à une question très délicate. Le navire a été vendu après une expertise régulière; l'assuré est dépossédé de sa chose, elle est passée aux mains de l'acquéreur; celui-ci parvient à renflouer le navire: l'assuré est-il fondé à délaisser? Le tribunal de Marseille ¹ a validé le délaissement, parce que « les effets de l'assurance doivent être appréciés au point de vue de la régularité et de la bonne foi des actes de constatation de l'état du navire et de la vente qui a eu lieu. La jurisprudence est très ferme dans le sens de cette solution : nombre de décisions judiciaires l'ont confirmée ². Une seule paraît la combattre ³.

Elle a été rendue, il est vrai, dans des circonstances particulières : l'assuré lui-même avait racheté le navire; le montant des dépenses à effectuer avait atteint une somme peu élevée, moins des trois quarts de la valeur assurée; aussi le tribunal de la Seine décida-t-il qu'il n'y avait pas lieu à délaissement. Vu les cir-

1. 10 avril 1876 (Rec. Mars., 76, I, 147).

2. Voir, dans ce sens, nombre de jugements (Rec. Havre, table générale, 1855 à 1875, v° *Délaissement*). — Parmi les plus récentes : Rouen, 31 décembre 1879 (Rec. Havre, 1880, II, 3); — Havre, 18 mars 1884 (R. Havre, 1884, I, 170); — Havre, 26 février 1879 (R. Havre, 1879, I, 140); — Bordeaux, 22 février 1893 (Rec. Havre, 1893, II, 115); — Paris, 11 juillet 1893 (R. Havre, 1893, II, 269).

3. Trib. Seine, 26 février 1855 (R. Havre, 1855, II, 74).

constances exceptionnelles de la cause, ce jugement ne peut donc être cité comme contredisant les nombreuses décisions judiciaires rendues en faveur de l'affirmative.

En doctrine, M. Desjardins ¹ soutient une opinion contraire à celle de la jurisprudence. Il fait remarquer que les assureurs ont le droit de prouver par tous les moyens que les experts ont eu le tort d'autoriser la vente, et que le navire était réparable ; que, puisque le navire a été réparé par l'acheteur, il pouvait bien l'être avant la vente, et que, dès lors, l'on est fondé à repousser le délaissement. Si juridique que soit le raisonnement de cet auteur éminent, nous ne saurions le considérer comme complet et en adopter absolument la conclusion. Tout d'abord il serait possible que la réparation faite par l'acquéreur fût insuffisante pour le service auquel le navire était destiné. De plus, en dehors de cette circonstance accidentelle, il y a un fait de dépossession régulière en faveur d'un acquéreur de bonne foi, devenu propriétaire à l'encontre de l'assuré. La dépossession est antérieure à la réparation, cela est vrai ; elle peut avoir été hâtive, mais elle a été régulière ; nous la supposons, comme tous les jugements ci-dessus cités, entourée de toutes les garanties et

1. *Traité*, VII, n° 1515.

définitive : il en résulte donc une perte légale autorisant le délaissement. Les assureurs éprouvent un dommage du chef des experts ; mais l'erreur de ces derniers ne peut porter atteinte au droit de l'acquéreur et, par suite, au droit de l'assuré.

§ 2

INNAVIGABILITÉ RELATIVE.

Si le navire est susceptible d'être relevé ou réparé, mais si le renflouement, si la réparation, matériellement possibles, se trouvent entravés par des circonstances étrangères au sinistre même, il y a innavigabilité relative. Théoriquement, il est aisé de la différencier de l'innavigabilité absolue : l'une se détermine d'après l'état même du navire, l'autre d'après les circonstances qui accompagnent le sinistre.

Les circonstances extrinsèques susceptibles d'entraver la réparation sont variables ; on peut les réunir dans les cinq groupes suivants, correspondant assez bien aux réalités de la pratique :

- a)* Manque d'ouvriers et de matériaux.
- b)* Manque de fonds.
- c)* Coût excessif des réparations.
- d)* Durée prolongée des réparations.
- e)* Vente du navire.

a) *Manque d'ouvriers et de matériaux.* — Le navire n'est plus en état de tenir la mer, mais il est parvenu dans un port où le capitaine pourrait le faire réparer. Dans ce port, on ne trouve pas les moyens matériels d'effectuer les réparations, ou bien il n'y a pas d'engins suffisants, ou bien il n'y a pas d'ouvriers, ou encore il n'y a pas les matériaux nécessaires.

L'assuré pourra dès lors faire le délaissement du navire ¹.

C'est en vain que la police imposerait à l'assuré l'obligation de régler en avaries, à moins que la valeur totale des réparations ne s'élevât à plus des trois quarts de la valeur agréée ; cette clause ne s'applique qu'au cas où les réparations peuvent être faites, et non au cas d'innavigabilité ². Ainsi, quelle que soit la valeur des réparations, le délaissement sera possible si on ne peut les effectuer.

Le navire étant dans un port dénué de toute ressource, devra-t-il *a priori* être déclaré innavigable ? Nullement ; car il est possible qu'on ait les moyens de le conduire, sans trop de risques, dans un port voisin muni des ressources requises pour le travail projeté. L'innavigabilité

1. Rennes, 6 mai 1861 (Rec. Havre, 61, 2, 204). — Rouen, 19 janvier 1876 (Sir., 76, 2, 238).

2. Rouen, 19 janvier 1876, précité. — Cass., 19 juillet 1864 (Sir. 64, 1, 383).

résultera de l'impossibilité de faire les réparations, soit au port de relâche, soit à un port voisin, et, quand nous parlons d'un port voisin, c'est à la condition qu'il n'y ait pas imprudence du capitaine à s'aventurer sur mer, et à courir des risques exceptionnels pour aller chercher un port de réparations. (Aix, 7 avril 1876 ¹.)

Par contre, si le capitaine a commis la faute de relâcher dans un port dénué de ressources, alors qu'il y avait sur sa route un port plus avantageux, la solution serait tout autre ; car l'innavigabilité ne procéderait plus de la fortune de mer. En un mot, il est nécessaire que les circonstances de force majeure aient contraint le capitaine à relâcher dans des conditions défavorables pour la réparation. (Havre, 28 février 1879 ².) Aussi n'y aurait-il pas innavigabilité relative, malgré le manque d'ouvriers et de matériaux au port de relâche, s'il était possible d'y faire parvenir sans frais excessifs des ouvriers et des matériaux : la possibilité des réparations est inconciliable avec l'idée d'innavigabilité.

b) *Manque de fonds*. — Déjà, dans l'ancien droit, Valin ³ admettait la faculté de délaisser

1. *Gazette des Tribunaux*, 25 octobre 1876.

2. *Recueil du Havre*, 1879, 1, 140.

3. II, 1^{er}, 103.

pour « l'impossibilité où le capitaine se trouve d'emprunter les deniers nécessaires pour le radoub ». Émérigon professait la même opinion ¹. La doctrine et la Cour suprême admettent sans hésitation ce cas d'innavigabilité relative ². Les obligations de l'armateur, tenu en cours de voyage de réparer le navire endommagé, sont limitées aux ressources de sa fortune flottante par suite de la faculté d'abandon que la loi lui accorde » ³.

Pour qu'il y ait manque de fonds, il ne suffit pas que le capitaine n'ait pu s'en procurer au lieu de relâche ; il faut qu'il n'ait pu négocier un emprunt dans la ville ou le port voisin ⁴.

La preuve de l'innavigabilité incombant à l'assuré, c'est à ce dernier à démontrer qu'il lui a été impossible de trouver des fonds. Cette impossibilité ne se présume pas ; elle doit être démontrée par des tentatives publiques et authentiques demeurées sans résultat ⁵.

Les tribunaux ont d'ailleurs à cet égard un

1. *Assur.*, ch. 1., sect. 38, § 6.

2. Rennes, 7 fév. 1888, et Rejet, 16 déc. 1889 (D. P. 91, 1, 65).

3. Arrêt de rejet de 1889 ci-dessus cité. — Dans le même sens : Havre, 16 juillet 1860 (Rec. Havre, 60, 1, 161) ; — Rouen, 14 mai 1861 (même Rec., 61, 2, 203) ; — Cass., 21 déc. 1869 (D. P. 70, 1, 305) ; — Bordeaux, 29 août 1875 (Sir. 76, 2, 270) ; — Bord., 14 août 1876 D. 77, 1, 311.

4. Nantes, 21 avril 1860 (Rec. Havre, 1860, 2, 259).

5. Cass., 23 décembre 1850 (D. 51, 1, 289). — Rouen, 20 juin 1860. — Bord., 29 août 1875. — Cass., 14 août 1876, cités ci-dessus.

pouvoir souverain d'appréciation. C'est en vertu de ce droit qu'il a été jugé que l'innavigabilité relative n'était pas suffisamment établie par des certificats d'un agent d'assurances et d'un notaire public, constatant que ceux-ci n'avaient pu réussir à trouver les fonds suffisants pour effectuer les réparations. (Havre, 8 mai 1865. ¹)

Par manque de fonds, nous entendons, non seulement l'impossibilité matérielle, mais encore l'impossibilité morale de se les procurer. Dans une espèce jugée par la Cour de Rouen, il avait été interdit au capitaine de contracter un emprunt hypothécaire sans l'assentiment des assureurs. Le capitaine voulut cependant emprunter pour réparer son navire ; l'agent des assurances notifia au capitaine la défense d'emprunter. Le capitaine n'ayant pas de fonds à sa disposition, le navire ne put être réparé ; et la Cour, se basant sur l'impossibilité morale où avait été l'assuré de se procurer les sommes nécessaires, jugea qu'il y avait innavigabilité relative donnant ouverture au délaissement ².

Si l'assuré ne trouve pas à emprunter, est-il tenu de fournir lui-même les fonds nécessaires ?

La question est vivement controversée.

1. Rec. Havre, 1865, I, 27.

2. Rouen, 4 décembre 1877 (Rec. Havre, 1877, II, 251).

Entre les deux opinions extrêmes se place une opinion intermédiaire, d'après laquelle la solution dépend des ressources dont le capitaine pourrait être appelé à faire usage; ce sont : le fret, les fonds disponibles, le crédit de l'assuré, le produit des facultés.

Le fret doit servir à parer aux besoins du navire; le capitaine devra donc le consacrer aux réparations, s'il est suffisant à cet effet ¹.

En ce qui concerne les *fonds disponibles* entre les mains du capitaine, la solution doit être la même; mais il faut observer que les fonds ne sont pas disponibles, quoique étant aux mains du capitaine ou à sa disposition, s'ils sont destinés à un usage absolument nécessaire, tel que le paiement de certaines obligations, etc.

La Cour de Paris (20 mars 1881) ² a jugé qu'il ne fallait pas considérer comme disponibles les fonds destinés à un chargement de retour.

Cependant, même avec cette réserve, la question est controversée.

L'affirmative est admise par la Cour de Rennes ³, et repoussée par le tribunal du Havre ⁴.

1. Bordeaux, 30 août 1854 (S., 55, 2, 27). — Bordeaux, 17 juin 1856 (Rec. Havre, 57, 2, 31). — Nantes, 15 avril 1863 (J. Mars., 41, 2, 129).

2. SIREY, 81, II, 405.

3. Rennes, 23 mai 1859.

4. Havre, 13 juillet 1863 (Rec. Havre, 63, I, 251).

L'armateur peut, en effet, soutenir n'être tenu, ni par la loi ni par le contrat, à consacrer sa fortune de mer aux réparations de son navire. A quoi l'on peut répondre, avec M. de Courcy ¹ et avec M. Desjardins, que, si le propriétaire du navire n'était pas assuré, il ne manquerait certes pas de réparer son navire avec son argent personnel, et qu'en s'y refusant parce qu'il est assuré, il fait volontairement le sacrifice de son navire; que, par suite, l'innavigabilité n'est plus le résultat de la fortune de mer, et ne peut motiver le délaissement.

Le capitaine peut faire traite sur son armateur; et, s'il néglige le moyen de se créer des ressources nécessaires aux réparations, l'innavigabilité doit être repoussée. (Cour de Bordeaux, 7 juin 1856 ².)

Faut-il aller plus loin et décider, avec un arrêt de Montpellier du 12 mars 1870 ³, que les assureurs sont, au besoin, tenus d'ouvrir eux-mêmes des crédits ou de faire des avances à l'assuré pour la réparation du navire?

M. Desjardins fait remarquer ⁴ avec raison que l'obligation des assureurs n'est jamais de

1. DE COURCY, *Quest.*, II, p. 348, suiv. — DESJARDINS, VII, n° 1546.

2. Rec. Mars., t. 34, II, 130.

3. D. P., 70, I, 305.

4. VII, n° 1546.

faire des avances, mais seulement de rembourser les dommages justifiés.

Le capitaine n'a pu trouver à emprunter à la grosse; on lui offre d'acheter sa cargaison : sera-t-il tenu d'accepter cette vente pour se procurer les fonds nécessaires et pour conserver ainsi à son armateur le droit au délaissement. La jurisprudence se décide pour la négative, surtout quand la vente dans le lieu de relâche serait désastreuse ¹.

c) *Coût excessif des réparations*. — Il résulte de ce que nous avons dit plus haut que les réparations ne doivent pas être une reconstruction : cette règle est de tous les temps et de toutes les jurisprudences ². Un arrêt de la Chambre des requêtes, du 14 juin 1832 ³, juge que le navire a été réduit à l'état d'innavigabilité, sinon absolue, au moins relative, par cela qu'il aurait fallu plus de temps et de dépenses pour le réparer que pour en construire un neuf; que ce genre d'innavigabilité a de tout temps été assimilé à l'innavigabilité absolue et a donné lieu, comme celle-ci, au délaissement; que ce

1. Bordeaux, 25 mai 1857 et Nantes, 23 mai 1857 (Rec. Havre, 57, 2, 146). — Rennes, 30 juillet 1857 (Rec. Havre, 53, 2, 197). — Bordeaux, 18 nov. 1857 (Rec. Havre, 58, 2, 145). — Rouen, 15 avril 1867 (Rec. Havre, 68, 2, 1).

2. ÉMÉRIGON, *Assur.*, chap. XII, sect. XXXVIII, § 6.

3. *Sir.*, I, 757.

principe a été reconnu par tous les jurisconsultes, et qu'il n'existe dans le Code aucune disposition contraire.

Les termes de cet arrêt nous montrent incidemment que la question pourrait s'élever de savoir si les faits constatés caractérisent une innavigabilité absolue, ou s'ils caractérisent une innavigabilité relative. Rappelons seulement pour mémoire l'intérêt qu'elle présente quand il s'agit de polices.

Le point capital, en la matière, est celui de savoir quand on pourra dire que les dépenses sont excessives.

Il faudrait tout d'abord établir le coût des réparations : dans ce travail, on n'aura pas à tenir compte du renchérissement de la main-d'œuvre au lieu où se sont faites les réparations ; ce renchérissement fait partie des risques maritimes ¹. Il n'y aura pas lieu non plus d'en déduire la différence du vieux au neuf, parce qu'il ne s'agit pas de régler entre l'assureur et l'assuré l'indemnité de sinistre, mais de savoir ce que coûte la réparation.

Une fois le chiffre établi, on le comparera avec la valeur du navire ; mais qu'entendre par la valeur du navire ? Selon les uns, ce sera la valeur assurée ; selon d'autres, ce sera la valeur

1. CAUVET, *Assur.*, II, n° 189.

du navire après la réparation : cette dernière opinion prévaut en Allemagne (nouveau code allemand, art. 877) et en Angleterre. Cauvet ¹ estime également qu'il faut s'attacher à la valeur du navire après la réparation, par ce motif qu'après le sinistre, l'innavigabilité actuelle donne droit au délaissement ; que la réparation du navire n'est qu'un moyen d'écarter l'exercice de ce droit, et que, dès lors, la somme assurée n'a rien à faire dans l'appréciation du point de savoir si la réparation sera favorable ou contraire à l'assuré. La Cour de Caen a admis l'innavigabilité dans une espèce où il était établi, par procès-verbaux d'expertise, que la vente du navire, après réparations, devait à peine produire la somme dépensée pour le réparer ².

Quelle doit être, pour justifier l'innavigabilité, la proportion entre la valeur du navire réparé et le coût des réparations ? La loi ne le dit pas.

Les tribunaux peuvent donc, selon les espèces, s'attacher à tel ou tel chiffre, et se mouvoir librement dans le champ des appréciations.

En fait, de très nombreuses décisions proclament l'innavigabilité, lorsque le montant des réparations dépasse les trois quarts de la valeur

1. *Assur.*, II, n° 188.

2. Caen, 7 février 1859 (D. P. 59, II, 109). — Voir dans le même sens : Marseille, 19 février 1889 (Rec. Mars., 1889, I, 160).

du navire réparé ¹. Les arrêts qui le décident sont irréprochables comme solution de fait. Mais il faudrait se garder d'en tirer cette conclusion que la perte des trois quarts est, en droit, équivalente à l'innavigabilité ; ce sont deux causes distinctes de délaissement : l'innavigabilité pourrait être écartée, bien qu'il y eût perte des trois quarts ; elle pourrait être admise, bien que la perte n'atteignît pas ce chiffre. Ainsi le décide un arrêt d'aix du 22 avril 1874 ².

Plusieurs législations étrangères ont fixé la proportion entre le coût des réparations et la valeur du navire réparé. Aux États-Unis, il suffit qu'elle soit de moitié ; en Allemagne, elle doit être des trois quarts ; en Angleterre, le délaissement n'est possible qu'autant que le coût de la réparation égale la valeur du navire réparé ³.

Les réparations dont il faut tenir compte sont celles nécessaires pour remettre le navire en état de navigabilité comme avant le voyage assuré, avec l'ensemble des conditions de stabilité et de sécurité qu'il réunissait avant le voyage. Il ne suffirait pas de tenir compte des réparations qui permettraient seulement au

1. Voy. RUBEN DE COUDER, *Dict. de droit maritime*, v^o Délaissement, n^o 50.

2. Rec. Mars. 1875, II, 156.

3. CAUVET, *Assur.*, II, n^o 191.

navire de gagner le port de destination ¹.

d) *Excessive durée des réparations.* — La prolongation du travail entraîne la privation indéfinie du navire et du capital qu'il représente: l'arrêt de toutes les affaires dont le navire était l'instrument et, par surcroît, les frais accessoires de garde des agrès et appareils, d'entretien de l'équipage seront des motifs suffisants pour autoriser le délaissement. De nombreux arrêts ont été rendus dans ce sens ².

Le jugement de Bordeaux, 1857 (cité en note) a même décidé que l'on peut délaisser après l'exécution complète des réparations entreprises dans l'ignorance de la gravité des avaries qui ne se sont révélées que successivement au cours des travaux.

Ce sera au juge à apprécier si la longue durée du travail est de nature à absorber les bénéfices de la réparation. Nombre de jugements ou d'arrêts ont, en vue de cette éventualité, imposé à l'assureur des délais pour le relèvement et la réparation du navire. L'art. 389 ne fixe, en effet, aucun terme pour la réparation; c'est aux tribunaux d'estimer après quel temps

1. Paris, 31 décembre 1840 (D. 41, 2, 194). — Bordeaux, 19 août 1862 (Sir. 62, 2, 552). — Rouen, 19 janv. 1876 (Sir. 76, 2, 238). — Havre, 21 août 1877 (R. Havre, 77, 1, 27, 2).

2. Cass., 5 juillet 1848 (Sir. 48, 1, 640). — Havre, 18 avril 1857 (Rec. Havre, 57, 1, 82). — Bordeaux, 16 nov. 1857 (Sir. 58, 2, 186). — Caen, 7 fév. 1857 (D. 59, 2, 109). — Douai, 10 mars 1859 (Sir. 60, 2, 29).

le travail devra être réputé impraticable. (Marseille, 4 juillet 1881 ¹.) Un jugement de ce même tribunal, du 19 février 1883 ², ayant cru devoir accorder aux assureurs une prolongation de délai pour renouveler une première tentative infructueuse de relèvement, a jugé que l'innavigabilité devrait être présumée; et qu'il y avait lieu, en leur accordant un nouveau sursis, de les condamner au paiement provisoire et sous caution des sommes assurées. (Analogie de l'art. 384.) Dans une espèce soumise à la Cour d'Aix, les travaux de renflouement avaient duré six mois et n'avaient donné aucun résultat : l'assuré faisait délaissement; l'assureur concluait au rejet de la demande en se basant sur l'espoir de réussir dans de nouveaux essais de renflouement. La Cour a rejeté la prétention des assureurs, et déclaré l'innavigabilité comme résultant de l'excessive durée des travaux ³.

e) *Vente du navire.* — Lorsque le navire, remis en état de naviguer, ne peut se libérer de ses dettes, il est susceptible d'être vendu, soit volontairement par le capitaine, soit à la requête des créanciers. La vente en cours de route entraîne la dépossession et l'innavigabilité : en est-il de même de la vente à l'arrivée au port

1. Rec. de mars 1881, 1, 227.

2. Rec. de mars 1883, 1, 126.

3. Aix, 9 novembre 1865 (Rec. de mars, t. XLIV, 1, 30.).

de destination, lorsque, par exemple, il n'est pas fait honneur à la lettre de grosse souscrite pour les besoins du navire ? Le doute vient de ce que le navire est en bon état ; on n'aperçoit plus, dès lors, la fortune de mer qui doit caractériser les sinistres dont répond l'assuré.

Mais il faut remarquer que l'emprunt n'est autre chose, en lui-même, qu'une fortune de mer. Sans doute, il a effacé l'obstacle matériel qui empêchait la continuation du voyage ; mais, au point de vue juridique, il ne l'a effacé que sous une condition : c'est que l'emprunt serait payé et le navire libéré. La condition ne s'est pas accomplie, et, dès lors, s'il n'y a pas innavigabilité matérielle, il y a tout au moins état légal d'innavigabilité, ce qu'on nomme innavigabilité relative. C'est ce qu'exprimait heureusement M. le conseiller Hardouin, dont le rapport fut suivi d'un arrêt de requête du 13 décembre 1851 : L'emprunt contracté n'a fait que suspendre, dans l'intérêt des assurés comme des assureurs, la fortune de mer.

M. Desjardins ² formule justement certaines réserves pour le cas où l'assureur ne devrait pas supporter entièrement les réparations.

Dans cette dernière hypothèse, dit-il, il suf-

1. D. P. 1852, 1, 247.

2. VII, 1546 *ter*.

firait de procéder à un règlement provisoire d'avaries, et de verser aux mains de l'assuré ou des créanciers la part contributive de l'assureur. A cette condition, l'assureur évitera le délaissement, ne pouvant pas répondre d'une dépossession qui ne lui est pas imputable et dont il n'avait pas, on le suppose, garanti les causes, même pour le cas de sinistre majeur.

ARTICLE II. — **Constatation de l'innavigabilité.**

Comme demandeur, l'assuré doit établir le sinistre ; il doit prouver en outre qu'il est survenu au cours des risques.

Sous l'empire de la déclaration de 1779, il avait deux formalités à observer : 1^o il avait à obtenir de l'Amirauté un jugement de condamnation du navire innavigable ; 2^o il devait faire valider le délaissement en se basant sur la sentence de condamnation ¹.

Aujourd'hui, on peut se demander si la même procédure est nécessaire ; l'art. 390 porte en effet : « Si le navire a été déclaré innavigable, « l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire « la notification dans les trois jours, etc. » Le mot « déclaré » semble bien indiquer la nécessité d'une condamnation préalable à l'exercice de la

1. ÉMÉRIGON, *Assur.*, ch. XII, sect. LXVIII, § 9.

procédure en validité de délaissement. Il en a même été jugé ainsi par le tribunal de Marseille le 20 janvier 1817 et le 1^{er} septembre 1822 ¹; mais l'opinion contraire a prévalu : on admet que la condamnation préalable n'est pas indispensable. Voici pourquoi : l'art. 390 ne parle pas de la déclaration d'innavigabilité comme d'une formalité nécessaire ; le premier mot « si » le démontre suffisamment. Ce que veut le législateur, c'est que l'assuré avise l'assureur lorsque la déclaration est faite, parce que la nouvelle emprunte un caractère véritablement sérieux et positif au procès-verbal de constat des experts. De plus, il était nécessaire d'imposer à l'assuré sur facultés dont les marchandises sont sauvées l'obligation de notifier le sinistre à l'assureur ; car il aurait pu s'en croire dispensé par le silence de l'art. 374, qui n'impose cette obligation qu'au propriétaire du navire. Or, si le législateur avait voulu que le navire fût préalablement condamné, il aurait parlé dans l'art. 390 de l'armateur, qui devait, aux termes de la déclaration, obtenir la condamnation, et non du chargeur, qui n'y était pas obligé ². » La loi n'exige donc pas une condamnation préalable ; mais, en fait, l'innavigabilité sera presque toujours déclarée avant le délaissement.

1. Rec. de Mars., 2, 236, et 3, 1, 326.

2. CAUVET, *Assur.*, 2, n° 206.

En quelle forme aura lieu la déclaration d'innavigabilité? Cela dépend du lieu où elle est faite.

En France, l'innavigabilité est constatée, à la suite d'expertises, par le juge de paix ou par les tribunaux de commerce ¹. Les commissaires de la marine n'ont pas qualité pour statuer définitivement sur l'innavigabilité : ils peuvent réunir les preuves, les documents ; mais c'est aux tribunaux judiciaires, et non à l'autorité administrative, qu'il appartient de décider si le navire est innavigable. (Req., 3 août 1821².)

A l'étranger, la constatation sera faite par les consuls, vice-consuls ou agents consulaires, et, s'il n'en existe pas, par les autorités locales ³.

La déclaration d'innavigabilité par les autorités ou magistrats compétents n'est pas un acte de juridiction contentieuse ⁴. La décision même du tribunal de commerce du lieu du sinistre, déclarant, après avis des experts, le navire innavigable, ne sera qu'un document pour les juges chargés de statuer sur le délaissement. A ces derniers revient la connaissance du véritable litige ; ils peuvent, ce qui ne sera pas fréquent,

1. Loi du 13 août 1791 sur la police de la navigation et des ports de commerce, T. I.

2. DALLOZ, J. G., v° *Droit marit.*, n° 2077.

3. Cass., 12 avril 1887 (*Revue internationale de droit maritime*, 1887-88, p. 10).

4. Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 82.

rejeter comme non concluantes les expertises faites (Havre, 1^{er} septembre 1879)¹, négliger la déclaration d'innavigabilité émanant du tribunal du lieu du sinistre (Marseille, 24 août 1865, et civ. rejet., 27 août 1887²), tenir comme non probante la vente du navire dans un port étranger (Aix, 25 février 1875³), à charge par les assureurs de prouver l'erreur ou la fraude des experts ou du consul.

On s'explique facilement que le jugement de condamnation d'un navire, au cours d'un voyage, n'ait pas l'autorité de la chose jugée vis-à-vis des assureurs. La partie de la procédure concernant les contestations s'accomplit presque toujours en dehors des intéressés, et surtout de l'assureur : ce dernier ne peut être condamné sans avoir été entendu et mis à même de contrôler les documents dont on se prévaut contre lui. Le débat sérieux ne peut donc avoir lieu que devant le tribunal saisi de l'action en délaissement, et auquel doivent être soumis tous les documents et faits de la cause ; autrement, rien ne serait plus aisé que d'enchaîner par une procédure hâtive la juridiction compétente⁴.

La jurisprudence a même été plus loin en

1. R. Havre, 1880, 1, 94.

2. R. Mars. 1865, 1, 268, et D., 88, 1, 83.

3. Rec. Mars. 1875, 1, 250.

4. DESJARDINS, VII, n° 1518 *bis*.

décidant ¹ que le jugement de condamnation n'a pas l'autorité de la chose jugée vis-à-vis des assureurs, encore bien qu'un agent des assureurs ait été présent sur les lieux.

Il a même été jugé ² que le jugement de condamnation du navire pour cause d'innavigabilité relative, fondée sur l'impossibilité de trouver les moyens de réparation, n'a pas l'autorité de la chose jugée vis-à-vis des assureurs, même lorsque les assurés ont formé une tierce opposition à ce jugement.

Cependant, en pratique, les tribunaux tiennent le plus souvent compte des déclarations d'innavigabilité : les expertises faites à l'étranger sont justificatives du délaissement jusqu'à preuve contraire. (Cour de Rouen, 19 juin 1876; le Havre, 18 mars 1884 ³.) M. E. Cauvet estime même que le défaut de constatation préalable ne rendrait pas non recevable l'action en délaissement ; mais, « ajoute-t-il, à moins qu'elle ne soit expliquée par certaines circonstances exceptionnelles, il peut faire naître contre l'assuré de graves suspicions. »

En résumé, la condamnation, jadis nécessaire, a cessé de l'être : les expertises et autres

1. Cass., 27 avril 1887 (Rec. Havre, 1889, 2, 48).

2. Bordeaux, 8 fév. 1892 (R. Havre, 2, 92). — Rouen, 23 janv. 1895. (R. Havre, 2, 210).

3. D. P. 78, 2, n° 205.

formalités qui s'ensuivent ne sont pas absolument démonstratives ; les assureurs peuvent les combattre par tous les moyens à leur disposition¹ ; mais telle est la présomption favorable qui s'y rattache, qu'une expertise faite par des assureurs et par leurs experts particuliers, ou ordonnée en cours d'instance à la requête des assureurs par un juge incompétent, ne saurait prévaloir contre l'expertise consulaire. (Le Havre, jugement précité du 18 mars 1884.)

On s'est demandé si l'assuré qui délaisse pour innavigabilité est tenu de représenter les procès-verbaux de visite du navire.

Jadis, il en était ainsi : l'innavigabilité était dans ce cas, présumée procéder du vice propre, et la présomption était invincible². (Art. 4 de la Déclaration de 1779.)

Le Code n'a pas exigé la représentation des procès-verbaux de visite ; l'absence de ces procès-verbaux ne sera donc pas contre les assureurs une fin de non-recevoir, mais une simple présomption qui pourra céder à la preuve contraire³.

Alors même que le navire ne serait pas en

1. Mars., 14 juillet 1865 (R. mars., t. XLIII, I, 222).

2. ÉMÉRIGON, *Assur.*, ch. XII, sect. XXXVIII, § 2.

3. DE VALROGER, *Traité de droit maritime*.—Rouen, 14 juin 1876 (D. P., 1877, II, 68). — Bordeaux, 16 mars 1887 (D. P., 1888, II, 169). — Havre, 2 août 1892 (Rec. Havre, 1892, I, 178). — Havre, 12 janvier 1897 (Rec. Havre, 97, I, 22).

règle au point de vue du certificat de visite, l'innavigabilité pourrait être attribuée à la fortune de mer, si elle résultait d'accidents constatés par le livre de bord et le rapport de mer ¹.

Pendant combien de temps le certificat de visite sera-t-il valable ? D'après la jurisprudence ², il le sera pendant un an, à moins que le navire n'ait subi des avaries. Dans ce cas, il est présumé en mauvais état, et c'est à l'armateur de prouver le bon état du navire par de nouveaux certificats.

La présomption de bon état de navigabilité peut résulter de documents autres que le certificat de visite, tels que la cote au Véritas et les vérifications du service de la marine. Mais, comme la présomption basée sur les certificats de visite, elle pourra être combattue par toute preuve contraire. Elle est détruite lorsque, par exemple, le navire s'est perdu peu de temps après sa sortie sans que le rapport constate des événements de mer ³.

ARTICLE III.—Des conséquences de l'innavigabilité quant aux facultés.

Si, le navire étant innavigable, la marchan-

1. Nantes, 26 mai 1883 (J. Nantes, 1883, t. 237).

2. Havre, 12 janv. 1897 (cité plus haut).

3. Havre, 5 mai 1890 (R. Havre, I, 121).

dise est perdue, l'assuré sur facultés la délaissera en raison de la perte.

Si, au contraire, la marchandise a été sauvée, le délaissement n'apparaît plus comme une nécessité. Le délaissement est, en effet, une mesure extrême, exceptionnelle, à laquelle on ne doit recourir que contraint et forcé.

Cette dernière hypothèse, navire innavigable et marchandises sauvées ¹, peut se trouver modifiée par les circonstances, et il convient d'en tenir compte : c'est ce qu'a fait le législateur dans les articles 390 à 394.

Il commence par prescrire à l'assuré d'aviser l'assureur dans les trois jours de la nouvelle, afin que celui-ci se mette en mesure de pourvoir à ses intérêts. (Art. 390.)

Le retard dans la notification des avis n'élèverait pas une fin de non-recevoir contre le délaissement ; il aurait pour effet de reculer le point de départ du temps légal imposé au capitaine pour trouver un nouveau navire et y recharger les marchandises. Si, par suite du retard, les frais et dépenses relatifs à la mar-

1. Il est bien évident que, si le navire sinistré pouvait être radoubé dans un temps relativement court, nous ne serions plus dans l'hypothèse de l'innavigabilité. Il ne serait pas question de délaissement ; l'assureur n'aurait à supporter que les frais de déchargement, magasinage et rechargement de la marchandise, lesquels rentrent dans la fortune de mer.

chandise (art. 393) se trouvaient augmentés, l'assuré devrait en supporter les conséquences.

Il va de soi que l'obligation d'aviser les assureurs disparaîtrait lorsque ceux-ci auraient eu les premiers connaissance du sinistre et en auraient informé l'assuré ; car alors, selon un arrêt du 9 décembre 1884 ¹, les assureurs ont pu prendre les mesures nécessaires dans l'intérêt des compagnies et des assurés.

L'article 391, reproduisant les dispositions de l'article 7^e de la Déclaration de 1779, dit que le capitaine doit faire diligence pour se procurer un autre navire, à l'effet de transporter les marchandises au lieu de destination.

La translation doit être effectuée ou tout au moins commencée dans un délai de six mois ou d'un an, selon les distances. Le délai sera même réduit à un mois et demi ou trois mois si la marchandise est périssable. (Art. 394 et 387.)

Le Code n'a imposé ni à l'assuré ni aux assureurs l'obligation de trouver un autre navire. La raison en est que l'assuré et l'assureur ne sont pas supposés être sur les lieux. Le capitaine est d'ailleurs chargé de leurs intérêts.

Le silence de la loi n'est cependant pas prohibitif ; l'assuré pourrait parfaitement, s'il

1. D. P., 1885. 1, 462.

était en mesure de le faire, se procurer un autre navire, et nul ne saurait y reprendre. Nous en dirons autant de l'assureur ; car il ferait un acte de gestion et de conservation profitable à tous. On a objecté toutefois qu'en affrétant un nouveau navire, l'assureur autoriserait le délaissement, parce qu'il prendrait possession de la marchandise. Cette prétention a été soutenue par un assureur devant le Tribunal de Marseille et devant la Cour d'Aix ; les juges des deux degrés l'ont avec raison repoussée : « Attendu
« que le capitaine devait louer un autre bâti-
« ment pour terminer le voyage de la cargai-
« son... ; que les assureurs se sont fait remettre
« le connaissement et se sont ainsi substitués
« au capitaine pour le rembarquement et pour
« le transport de la marchandise ; qu'ils sont
« ainsi devenus, à la place du capitaine, les
« mandataires des intéressés au navire et au
« chargement¹. »

Il est, en effet, bien évident que le transbordement de la marchandise ne constitue ni un acte de disposition ni une prise de possession, puisqu'il est effectué dans l'intérêt d'autrui. Le

1. Trib. de Marseille du 7 novembre 1867 et arrêt confirmatif de la Cour d'Aix du 10 juin 1868 (D. P. 1870, 2, 79). La Cour rejette également la prétention des assurés de faire admettre le délaissement sous le prétexte que la marchandise avait été transbordée sur plusieurs navires et non sur un navire unique.

tribunal du Havre, par jugement du 17 mai 1880 (R. Havre 1880, 1, 180), consacre la même doctrine dans des termes à peu près semblables. « Évidemment, disent les juges consulaires, on « ne saurait contester sérieusement aux assu- « reurs le droit de faire certains actes de gestion « au point de vue de la salvation des objets « assurés, sans que cette immixtion puisse leur « être imputée à faute... »

N'est-ce pas, d'ailleurs, en vue de cette faculté que l'article 390 impose à l'assuré sur facultés l'obligation de donner à l'assureur avis de l'innavigabilité, dans les trois jours de la nouvelle ?

Notons enfin que, pour écarter toute discussion, le projet de revision de 1867 avait complété la rédaction de l'article 391 par les mots suivants : « Pourront les assureurs, de concert « avec les assurés ou séparément, faire toutes « démarches à même fin. »

L'obligation de transborder les marchandises étant édictée dans l'intérêt des parties ou, plus exactement, de la chose assurée, il va de soi qu'elle s'évanouirait si la marchandise n'était pas en état de supporter un plus long voyage. La meilleure manière de procéder dans l'intérêt commun serait alors de tirer tout le profit possible de la chose assurée, c'est-à-dire de la faire vendre pour compte de qui de droit :

de l'assureur, si l'état de la marchandise tient aux avaries, de l'assuré, si cet état procède du vice propre, et que le vice propre ne soit pas assuré.

Le capitaine fera bien, en pareil cas, de mettre sa responsabilité à couvert, et d'éviter le reproche d'avoir vendu hâtivement une marchandise qui aurait pu supporter le transport. A cet effet, il devra se faire autoriser à la vendre¹.

Lorsque la marchandise est transportable, le capitaine est tenu d'en effectuer le transbordement dans un certain délai. Là s'arrêtent les prescriptions de la loi ; il ne lui est pas imposé de faire le transport sur un navire unique ; si la nécessité se présente, de charger la marchandise sur plusieurs bâtiments, les assurés ne pourraient lui en faire grief. Ainsi l'a jugé avec raison la Cour d'Aix par arrêt précité du 10 juin 1868. Le destinataire n'a, en effet, aucun intérêt à protester contre le morcellement du transport, et la loi n'a pas édicté que ce fût là une cause de délaissement.

Lorsque les délais de l'article 387 sont expirés, il est possible que l'on n'ait pas trouvé le moyen de transborder les facultés.

Si, au contraire, on a pu charger les

1. DESJARDINS, VII, n° 1550. — DE VALROGER, IV, n° 1948.

marchandises sur un nouveau bâtiment, l'assureur continue d'en courir les risques jusqu'à destination (article 392): c'est la reproduction de la déclaration de 1779 (article 9). Il n'y a là rien que de naturel, car les risques n'ont pas cessé, le changement forcé de navire constituant lui-même une fortune de mer.

L'assureur, dit l'art. 393, est tenu en outre des avaries, frais de déchargement, magasinage, rembarquement, de l'excédent du fret et de tous autres frais qui auraient été faits pour sauver les marchandises, jusqu'à concurrence de la somme assurée.

Nous aurons à revenir plus tard sur cet article en nous occupant des obligations de l'assureur: la question se posera de savoir si l'obligation de l'assureur de supporter les nouveaux risques et les conséquences du transbordement est cumulative, ou si elle est limitée au chiffre de la somme assurée.

Actuellement, nous n'avons à nous occuper que du détail des charges mentionnées dans l'art. 393. Pas de difficultés sur les avaries, frais de déchargement, magasinage, etc.

Le seul point susceptible de retenir notre attention est l'excédent du fret: l'hypothèse suivante nous permettra de comprendre les questions à examiner.

Le navire atteint d'innavigabilité avait été

loué pour 30.000 francs ; le sinistre est survenu à la moitié du voyage : le capitaine a droit à la moitié du fret, soit à 15,000 francs ; s'il loue un autre navire (art. 296), on lui doit encore le fret du second bâtiment. Aucune difficulté lorsque la seconde location est conclue au taux de la première, par exemple pour 15,000 francs, étant donné qu'on est au milieu du parcours.

Mais la location peut être plus ou moins élevée que la première.

Si elle est plus élevée, supposons-la de 20,000 francs au lieu de 15,000, nous avons un excédent de fret : qui devra le supporter ? Ce ne sera ni le capitaine ni le propriétaire du premier navire : le capitaine, parce qu'il ne fait que remplir une obligation formellement prescrite par la loi (art. 296) ; le premier frèteur, parce que l'impossibilité de faire continuer au premier navire le voyage commencé met fin au premier affrètement¹, et qu'il n'a pas à supporter les conséquences d'une dépense faite dans l'intérêt de la marchandise². A qui donc peut-il incomber de payer l'excédent ? Évidemment au chargeur, puisque la dépense est faite dans son intérêt ; et, comme le chargeur est assuré, que ce surcroît de dépense est la suite d'une fortune

1. LYON-CAEN et RENAULT, *Précis*, n° 1873.

2. DESJARDINS, VII, n° 1552.

de mer, ce sera fatalement l'assureur sur facultés qui sera grevé de l'excédent de fret : telle est la décision rationnelle de l'art. 393.

La loi n'a pas prévu l'hypothèse inverse, celle d'un fret moins élevé pour le second navire. La première location était de 30,000 francs pour le voyage entier, soit 15,000 francs pour la moitié du voyage ; le second affrètement est conclu pour 10,000 francs : qui profitera de la diminution ? La question est controversée. MM. Lyon-Caen et Renault en attribuent le profit au premier frèteur, par cette raison que l'innavigabilité aurait bien terminé le voyage du premier navire, mais n'aurait pas terminé le voyage des marchandises¹. Nous préférons de beaucoup l'opinion de M. Desjardins, qui considère le voyage comme indivisible, par ce motif concluant qu'au point de vue du fret, le voyage n'est autre chose que la relation de la chose transportée avec l'instrument du transport². L'innavigabilité a terminé cette relation ; le premier frèteur a droit à son fret proportionnel, et il sort de la cause. Comment concevoir, au surplus, qu'on lui alloue les chances favorables attachées à la diminution du second fret, et qu'on réserve au chargeur et, par suite, à l'assureur

1, *Précis*, n° 1873.

2. DESJARDINS, VII, n° 1552.

sur facultés les seules mauvaises chances, les plus probables d'ailleurs, de l'augmentation du fret ? La logique et l'équité viennent à l'appui de cette seconde opinion. Au surplus, la réduction du fret ne sera pas un véritable bénéfice pour l'assureur ; elle lui servira à diminuer le fardeau des autres charges que lui impose l'art. 393, ce qui sera encore plus juste que de l'attribuer au capitaine pour l'indemniser des peines du transbordement¹. La jurisprudence n'est pas fixée sur la question que nous étudions : le tribunal de Marseille attribue à l'assureur le bénéfice provenant de la diminution du fret ; la Cour d'Aix se prononce pour le capitaine².

ARTICLE IV. — Innavigabilité d'après les polices.

a) *Police sur corps.*

La police française de 1888 admet le délaissement pour innavigabilité par fortune de mer. (Art. 9.) Elle l'admet dans les deux cas suivants :

Dans le premier cas, le navire est « réputé » innavigable lorsque les dépenses à faire excèdent les trois quarts de la valeur agréée (art. 10),

1. CAUVET, *Assur.*, II, 219.

2. Mars, 19 juil. et 14 sept. 1858. — Aix, 14 août 1859 (J. M., t. XXXVI, 1, 328 et t. XXXVII, 1, 243).

valeur différente peut-être de la valeur réelle. Le chiffre des dépenses devra subir certaines déductions.

En premier lieu, on déduira la valeur des débris et des vieux doublages : ce n'est que juste, puisque le devis du constructeur sera diminué d'autant. On doit prendre pour base le chiffre vrai de la dépense, et non le chiffre nominal.

La seconde déduction imposée par la police sera la prime de grosse et autres frais accessoires n'affectant pas l'état matériel du navire ; ce sont là souvent les moyens déloyaux employés pour grossir le chiffre des dépenses et arriver à la condamnation du navire.

Le second cas d'innavigabilité conventionnelle est celui où le navire est condamné faute de moyens matériels de réparation, s'il est établi que le navire ne pouvait relever avec sécurité. (Pol. fr., art. 2.) M. de Courcy¹ explique l'utilité de cette condition en rappelant qu'à la Réunion il n'existe pas de bassin de carénage, tandis que les ressources nécessaires se trouvent à Maurice ; si les navires atteints sur les rades foraines de la Réunion ne pouvaient gagner l'île voisine, il en résulterait qu'ils

1. *Comment. des polices françaises*, p. 125.

seraient innavigables du fait d'un sinistre quelconque.

C'est ce que les assureurs ont voulu éviter.

b) *Polices sur facultés.*

Dans tous les cas d'innavigabilité du navire, par naufrage ou autrement, il y a lieu à délaissement des facultés, lorsqu'elles n'ont pas été remises au destinataire ou qu'on n'a pas commencé à les recharger dans les quatre ou dans les six mois de la notification des avis aux assureurs. (Pol. franç., art. 8, § 3.)

SECTION VI

ARRÊT DE PUISSANCE. (ART. 369.)

L'arrêt de puissance est un acte par lequel un gouvernement étranger ou national met obstacle au voyage assuré.

L'art. 369 semblerait indiquer deux cas différents de délaissement, selon que le gouvernement d'où procède l'arrêt est étranger ou national. On est d'accord pour écarter cette distinction comme mal fondée¹.

1. En fait, on reconnaît, mais sans intérêt pour la matière qui nous occupe, trois sortes d'arrêts :

1° L'arrêt de prince, par lequel un gouvernement s'empare, soit

L'arrêt est, comme la prise, comme l'interdiction de commerce, une entrave à la libre disposition de la chose.

Mais il diffère de la prise en ce qu'il n'est pas, dans l'intention du saisissant, un acte d'expropriation ; aussi, pour constituer une cause réelle de délaissement, doit-il avoir duré un certain temps (art. 487), ce qui n'est pas requis lorsqu'il s'agit de la prise.

L'arrêt diffère encore de l'interdiction de commerce en ce qu'il supprime totalement, pour un temps, la faculté de naviguer librement, tandis que l'interdiction de commerce n'est qu'une limitation partielle du droit de circuler. Sous l'ordonnance, on estimait que l'arrêt par un gouvernement étranger était censé fait en temps de paix et avant toute déclaration de guerre ¹.

M. de Courcy ² considère au contraire l'arrêt de prince comme un risque de guerre ; mais la plupart des auteurs s'en tiennent à la généralité des expressions de l'art. 369. La loi ne distingue pas entre le temps de guerre et le temps de

dans un port, soit en mer, d'un navire de nationalité quelconque, mais avec l'intention de le restituer ou d'en payer la valeur ;

2° L'angarie ou réquisition par un belligérant d'un navire neutre destiné à effectuer au profit du saisissant un transport que celui-ci doit payer ;

3° L'embargo ou défense à un navire neutre ou ennemi de sortir du port.

1. VALIN, *Ordonnance*, L. III, T. VI, art. 49.

2. DE COURCY, *Question II*, p. 356.

paix, et les commentateurs ne doivent pas aller plus loin que le texte légal ¹.

Le caractère de l'arrêt est, nous l'avons vu, déterminé par l'intention de celui qui exerce la mainmise, et non par le temps où elle se produit.

Peu importe donc que ce soit en temps de paix ou en temps de guerre ; mais il ne faudrait pas, ce qui est bien différent, que ce fût un fait de guerre.

D'après le projet de revision de 1867 (art. 373 § 2), l'arrêt ne donnait pas ouverture au délaissement en temps de paix. Par contre, si les assureurs avaient garanti les risques de guerre, le délaissement de la chose arrêtée était possible après le voyage commencé.

Ce serait aller trop loin que de soutenir avec Pothier que l'arrêt se fait dans le port, tandis que la prise se fait en pleine mer ². Émérigon ³ disait que Pothier « a raison, si le vaisseau est « arrêté en pleine mer et dans un esprit de « déprédation totale ou partielle ; mais autre « chose serait, si, pour cause de nécessité publique et sans aucun esprit de déprédation, le « navire était arrêté dans les mers adjacentes

1. LYON-CAEN et RENALT, *Précis*, n° 2181. — DESJARDINS, VII, 1533, 4° al.

2. POTHIER, n° 56.

3. ÉMÉRIGON, *Assur.*, ch. XII, sect. 30, § 2.

« d'un prince ami. » Et il ajoutait : « Il faut
« conclure qu'il n'est pas de l'essence de l'arrêt
« de prince qu'il soit opéré dans un port, pourvu
« que ce soit hors le fait de guerre. »

Nous le voyons, c'est toujours à l'intention
du saisissant qu'il faut s'attacher pour caracté-
riser l'arrêt.

A quelle époque du voyage assuré l'arrêt
doit-il être fait pour donner lieu au délaisse-
ment ?

L'article 369 ne le spécifie pas lorsqu'il s'agit
de l'arrêt par une puissance étrangère ; il exige,
au contraire, lorsqu'il s'agit de l'arrêt par le
gouvernement français, qu'il soit fait après
le voyage commencé. Faut-il en conclure que,
dans un cas, il est indifférent que le voyage soit
ou non commencé, tandis que cela est néces-
saire dans l'autre ? Nullement ; l'article 369 est
mal rédigé parce qu'il l'a été d'après les articles
49 et 52 de l'ordonnance, lesquels parlaient l'un
et l'autre de l'arrêt, le premier par un gouver-
nement étranger, le second par le gouvernement
français, et que, seul, le dernier article spécifiait
que l'arrêt devait être fait avant le voyage
commencé. Aussi Valin considérait-il la diffé-
rence de rédaction comme impliquant une
différence dans la condition des deux arrêts.
Émérigon professait une opinion contraire, et
soutenait avec raison qu'en toute hypothèse,

l'arrêt n'incombait à l'assureur qu'autant que le risque avait pris cours¹.

La rédaction défectueuse du Code ne saurait prévaloir contre une interprétation conforme aux principes généraux. Elle est d'ailleurs rectifiée par la disposition générale de l'article 370, d'après lequel le délaissement ne peut être fait avant le voyage commencé.

Mais que décider lorsque l'arrêt précède le commencement des risques, soit le moment où le navire fait voile, soit le moment où la marchandise est chargée ? (Article 328 C. com.)

En argumentant de ce que le législateur a décidé dans l'article 277 pour le contrat d'affrètement dont l'assurance n'est que l'accessoire, on distingue selon que l'arrêt est temporaire ou indéfini. Comme, d'après cet article, l'arrêt ou force majeure temporaire ne rompt pas l'affrètement, le contrat d'assurance doit donc subsister; dès lors, si l'assuré, soit sur corps, soit sur facultés, veut résilier, il devra une indemnité de demi pour cent de la somme assurée. (Art. 349.)

Lors, au contraire, que l'arrêt est indéfini, le voyage n'existe plus, l'affrètement disparaît (article 277), et l'assurance doit être ristournée sans indemnité².

1. EMÉRIGON, *Assur.*, ch. XII, sect. XXX, § 6. — En ce sens, CAUVET, II, n° 281.

2. En ce sens, CAUVET, II, n° 284.

L'arrêt doit, aux termes de la loi, émaner d'une puissance, d'un gouvernement; il va sans dire que, par gouvernement, on entend l'agent ou le préposé qui le représente.

On pourrait hésiter à admettre les effets légaux d'un arrêt pratiqué par un gouvernement insurrectionnel non reconnu. Les actes faits par un tel gouvernement sont en dehors du droit; ils sont entachés de précarité : comment la loi pourrait-elle les sanctionner ? L'objection est sérieuse ; cependant on reconnaît en général qu'un semblable arrêt est aussi effectif que celui procédant d'un gouvernement régulier. C'est qu'il convient d'examiner ici l'événement au point de vue de l'assuré, victime d'une force majeure dont il n'a ni à contrôler ni à discuter le principe ; il l'a subi malgré lui comme un risque auquel il est exposé. D'ailleurs, suivant la juste remarque de M. de Valroger ¹, les assureurs répondent du pillage comme de la prise.

Il est hors de doute que l'arrêt doit être le résultat d'une mesure générale ; s'il constituait une mesure spéciale à l'assuré, l'assureur n'en serait pas tenu. Déjà le Guidon de la mer édictait que, si l'arrêt procédait « pour droits non

1. DE VALROGER, IV, n° 1752. — Voyez aussi DESJARDINS, VII, n° 1534.

acquittés, acquits mal dressés, dettes du chargeur, malversations d'icelui », l'assureur n'aurait à en répondre.

Ordinairement, l'arrêt est effectué en vertu d'une décision spontanée d'un gouvernement. Il serait possible toutefois qu'il fût pratiqué en vertu d'un traité international : la question s'est présentée à l'occasion d'un traité de ce genre conclu entre la Turquie et la Suède, d'après lequel le gouvernement turc pouvait réquisitionner les navires suédois venant de la mer Noire avec un chargement de blé. Usant de cette faculté, la Porte arrêta, à Constantinople, le chargement de blé d'un navire suédois parti d'Odessa. Les assurés firent délaissement ; les assureurs le repoussèrent en soutenant, avec une apparence de raison, que le traité turco-suédois, principe de l'arrêt et du risque, était antérieur à l'assurance, et qu'ils n'avaient à répondre que des risques postérieurs au contrat. Le débat fut porté devant le tribunal de Marseille ¹, et le délaissement fut validé. Les juges consulaires décidèrent que le risque n'était pas antérieur à l'assurance, comme le prétendaient les défendeurs, mais qu'il était né après le contrat. Ils se fondaient sur cette circonstance

1. Trib. com. de Mars., 18 octobre 1824 (Rec. Mars, t. v, 1, 266).

que le traité dont s'agit ne donnait à la Turquie qu'une simple faculté ; que le gouvernement ottoman était libre d'en user ou de ne pas en user ; et ils en tirèrent cette conclusion que le risque, consistant précisément dans l'exercice de cette faculté, se trouvait placé dans le temps où la responsabilité des assureurs était engagée. C'était bien jugé.

L'arrêt n'est pas fait d'hostilité, il n'est pas caractérisé comme la prise : on comprend que l'on hésite à dire le délaissement impossible par cela seulement que la chose assurée a été arrêtée. Aussi la plupart des législations ont-elles, comme la nôtre, exigé qu'un certain délai se fût écoulé depuis l'arrêt pour que l'assuré pût délaisser. L'écoulement d'un certain temps rend improbable la restitution de la chose.

L'article 384, reproduisant l'article 49 de l'ordonnance, a fixé un délai de six mois et d'un an, depuis la signification à l'assureur des avis de l'arrêt. Ces délais sont, bien entendu, abrégés et réduits à un mois et demi ou trois mois pour les marchandises périssables, c'est-à-dire hors d'état de supporter, sans dépréciation ou détérioration matérielle, une rétention prolongée.

Les avis devront être signifiés dans les trois jours de la réception de la nouvelle ; il importe

en effet que l'assureur puisse faire les diligences nécessaires pour obtenir la mainlevée des effets arrêtés (art. 388) et leur restitution.

Que faut-il entendre par restitution ? C'est évidemment la remise en nature : on se demande s'il en sera de même lorsque le gouvernement qui a fait l'arrêt substitue à la chose une indemnité en argent.

Si l'indemnité est donnée pour le navire, le droit au délaissement est certain, parce que le navire n'était pas destiné à être aliéné, et que l'aliénation équivaut à une perte.

Si l'indemnité est donnée pour les facultés, on ne peut tenir le même raisonnement, parce que les facultés sont destinées à être vendues ; cependant, la question est très douteuse : nous la reverrons à la fin de ce paragraphe.

Souvent la restitution n'est faite ni en nature ni en argent ; la période de six mois ou d'un an laissée aux intéressés pour obtenir mainlevée de l'arrêt, est donc suspensive du délaissement. Une fois expirée, elle fixe le droit de l'assuré et lui permet d'agir.

D'où il suit qu'un second délai de six mois, d'un an ou de dix-huit mois, va s'ouvrir pour l'exercice de l'action en délaissement et s'ajouter à la première période.

C'est qu'en effet, ce second délai est un délai de prescription de l'action, et que la prescription

ne pouvait courir contre une action qui n'était pas encore née.

D'où la nécessité de cumuler ces deux périodes, ce qui n'est pas sans être quelque peu en contradiction avec le but du législateur : obtenir, par voie de délaissement, un règlement rapide. Pour simplifier la question, nous avons supposé, jusqu'à présent, l'arrêt simultané du corps et des facultés ; mais il est possible que la mainmise ne porte que sur un seul des deux objets.

Si le navire est arrêté sans la marchandise, l'assuré sur corps réglera avec son assureur comme nous l'avons dit plus haut. L'assuré sur facultés pourra, de son côté, demander à son assureur compte de la fortune de mer qui atteint plus ou moins la marchandise : cette fortune de mer consistera tout au moins dans les frais de déchargement, rechargement, magasinage, détérioration même de la marchandise, en supposant que l'on trouve un nouveau navire pour continuer le voyage. L'augmentation de fret sera encore à la charge de l'assureur.

Si l'on ne trouve pas de navire pour porter les marchandises à destination, il faudra les vendre au lieu d'arrêt, probablement à moindre prix qu'au lieu de destination : l'écart entre les cours dans ces deux endroits sera la mesure du préjudice. ~~Mais~~ L'assuré sur facultés ne pourrait

conclure au délaissement, parce que le débarquement forcé n'est pas un cas autorisant ce mode de règlement : la loi n'en parle pas.

Dans l'hypothèse inverse, celle où la marchandise seule a été arrêtée, l'assuré sur corps aura le droit de régler en avaries avec son assureur ; car il souffre d'une fortune de mer : son navire est retenu, les frais de séjour sont augmentés, il éprouve un préjudice. Une autre cause de dommage résulte pour lui de la diminution du fret ; mais il ne serait pas fondé à réclamer de ce chef une indemnité, car le fret n'est pas compris dans les risques : il faudrait pour cela que le fret eût été couvert par l'assurance. Quant à l'assuré sur facultés, il est évidemment, dans cette seconde hypothèse, fondé à délaisser.

De ce qui précède, il résulte que l'arrêt de prince, quoique mentionné par l'art. 369 comme cause de délaissement, peut donner ouverture à l'action d'avaries.

Cela aura lieu lorsque l'assuré préférera le règlement d'avaries au délaissement : nous savons qu'en cas de délaissement il a l'option entre les deux partis.

Nous avons vu en outre qu'il doit régler en avaries le préjudice occasionné par la rétention de la chose assurée, lorsque la chose a été restituée avant les délais de l'art. 387. Un troisième

cas plus délicat serait celui où l'assuré sur facultés aurait reçu du prince une indemnité en argent : pourrait-il être tenu de recevoir de son assureur une indemnité équivalente à la différence de la somme reçue du prince avec la valeur de la chose, soit au point de départ, soit au lieu de destination ?

En 1822, le tribunal de Marseille avait jugé que l'assuré n'avait qu'une action d'avaries ¹.

Mais on fait observer qu'il serait contraire au texte de l'art. 388 de considérer l'indemnité du prince comme une restitution ; lors, en effet, que le législateur parle de la mainlevée qui doit aboutir à la restitution, il parle de la mainlevée des « effets arrêtés », entendant bien cependant qu'il s'agit de la restitution des objets en nature². C'est donc par voie de délaissement que l'assureur pourra procéder : l'assureur payera la valeur de la chose et l'indemnité du prince lui reviendra.

c) *Polices.*

Les deux polices françaises excluent implicitement l'arrêt comme cause de délaissement : l'énumération limitative de l'art. 9 de la police sur corps et de l'art. 8 de la police sur facultés

1. Trib. de Marseille, 22 février 1822 (Rec. de Mars., t. II, 1, 77).

2. CAUVET, *Assur.*, II, n° 287.

n'en fait pas mention ; l'art. 2 de la police sur corps et facultés l'élimine expressément en temps de guerre.

SECTION VII

PERTE OU DÉTÉRIORATION DES TROIS QUARTS. (Art. 369.)

Pour plus de clarté, nous diviserons ce paragraphe en quatre parties :

- 1° Généralités,
- 2° Perte ou détérioration du navire,
- 3° Perte ou détérioration des facultés,
- 4° De la perte au point de vue de la police française.

I. — *Généralités.*

L'article 46 de l'Ordonnance admettait le délaissement pour perte de la chose ; il exigeait toutefois que la perte fût entière. Cette condition avait donné lieu à de sérieuses controverses. Valin soutenait qu'il suffisait d'une « perte générique » des effets assurés.

Pothier se contentait d'une perte « presque totale », et il en tirait la raison du langage ordinaire, d'après lequel les marchandises considérablement endommagées sont considérées comme perdues. Émérigon ¹ était d'avis

1. ÉMÉRIGON, *Assur.*, ch. XVII, section II.

contraire : « Il faudrait alors laisser à l'arbitrage du juge le soin de décider si la perte est *presque* ou non *presque entière*. Ce point dépendrait de la manière versatile de considérer un même objet, et ne serait bon qu'à occasionner des procès, à la ruine du commerce. »

Pour supprimer les controverses et pour échapper à l'arbitraire, les rédacteurs du Code ont fixé aux trois quarts le montant de la perte ou de la détérioration. La proportion indiquée dans l'article 369 est conforme à la nature des choses : elle accuse l'insuccès de l'opération commerciale et l'équivalence de la perte subie à une perte totale ¹.

Par perte, on entend le dommage éprouvé par la chose assurée dans sa quantité, son volume, et, par détérioration, le dommage affectant la qualité.

Sous le nom de perte ou de détérioration, le législateur entend seulement le dommage matériel ; cela résulte des expressions mêmes de l'article 369 : « Perte ou détérioration des effets assurés ². » Nous aurons à en faire l'application

1. Les législations modernes ne sont pas toujours d'accord pour assimiler la perte des trois quarts à la perte totale ; l'Angleterre et les États-Unis n'admettent que la perte entière.

2. Dans ce sens : Mars., 20 févr. 1817 (J. Mars., t. II, 303). — Aix, 29 novembre 1859 (Rec. Havre, 61, II, 84). — Bordeaux, 3 mars 1852 (SIR., 52, 2, 326). — Rennes, 13 avril 1869 (S., 69, 2, 258). — *Contra*: Bordeaux, 22 décembre 1857 (Rec. Havre, 58, 2, 148).

au navire et aux facultés. Disons déjà que la diminution de préjudice pouvant résulter d'une contribution d'avaries communes n'effacerait pas le dommage matériel, et ne ferait pas obstacle au délaissement : la perte matérielle n'en subsisterait pas moins, et serait de nature à entraver la réalisation de l'opération commerciale projetée.

Par contre, l'assurance ne pouvant être une source de bénéfices pour l'assuré, l'indemnité produite par la contribution aux avaries communes reviendrait à l'assureur.

Sous le nom de perte ou détérioration, il faut comprendre la dénaturation de la chose. Cela a été jugé pour un chargement de sucre pénétré d'eau de mer et changé en sirop ¹.

On doit encore tenir la chose assurée pour légalement perdue lorsque le sinistre la fait disparaître, et qu'il n'en reste que l'accessoire, cet accessoire eût-il une valeur supérieure au quart, parce qu'en effet l'objet principal de l'opération a disparu.

Il est non moins essentiel de rechercher, dans l'application du sinistre, si l'assurance a été faite conjointement ou divisément sur plusieurs objets. Lorsque l'assurance est faite conjointement, le délaissement n'est possible

1. Nîmes, 19 décembre 1814 (SIREY, 1815, II, 529).

qu'autant que le sinistre atteint les trois quarts de la totalité de la somme assurée. Il en serait autrement dans l'hypothèse d'une assurance divisée ; l'assuré aurait alors la faculté de délaisser isolément l'objet affecté dans la proportion légale, quoiqu'il n'eût pas perdu les trois quarts de son chargement.

Cette règle est simple, mais elle peut donner lieu à de sérieuses difficultés pour l'assurance du navire. Qu'on suppose la coque assurée moyennant un certain prix et la machine pour un autre : la coque seule est détruite ; pourra-t-on repousser le délaissement de la machine, en soutenant que la perte de cet organe n'atteint pas les trois quarts ? La Cour de Rouen a jugé la négative en se fondant sur cette idée que la machine n'était que l'accessoire du navire¹ : il est vrai que, dans l'espèce, la machine n'avait été l'objet d'aucune estimation distincte. Mais la Cour de Paris, par arrêt du 30 novembre 1875², a donné la même solution dans une espèce où la coque et la machine avaient été évaluées chacune séparément : la Cour a estimé que l'évaluation distincte donnée à chacun des deux objets était insuffisante pour porter atteinte à l'unité du contrat, et que, le dommage atteignant

1. Cour de Rouen, 22 avril 1874 (D. P., 76, 5, 37, 38).

2. Cour de Paris, 30 novembre 1875 (Recueil de Marseille).

les trois quarts du tout, il y avait lieu à délaissement de la coque et de la machine.

Comme pour les autres sinistres, la perte ou détérioration doit porter sur les objets assurés eux-mêmes¹; le sinistre doit être de ceux dont répondent les assureurs, c'est-à-dire procéder d'une fortune de mer, et, notamment, n'être pas susceptible d'être attribué au vice propre des choses assurées².

Il faut enfin que la perte ou détérioration survienne dans le temps des risques; mais il n'y a pas à distinguer entre le cas où la détérioration proviendrait d'un événement unique et celui où elle serait le résultat de plusieurs fortunes de mer³.

II. — *Perte ou détérioration du navire.*

Pour nous conformer au langage du législateur, nous allons examiner successivement la perte et la détérioration.

1. Cass., 10 janv. 1859 (D. 59, 1, 60). — Rouen, 20 juillet 1866 (Sir. 67, 2, 18). — Rennes, 13 avril 1869 (Sir. 69, 2, 258). — BOISTEL, *Précis*, n° 1407.

2. Paris, 25 février 1859 (J. trib. com., t. ix, 370). — Havre, 25 juin 1860 (Rec. Havre, 60, 1, 13). — Havre, 22 avril 1861 (même rec., 61, 1, 81). — Rennes, 19 janvier 1864 (Sir., 64, 2, 156). — Rouen, 24 mars 1872 (D., 74, 2, 5).

3. CAUVET, *Assur.*, 2, n° 140.

ARTICLE 1^{er}. — **Perte du navire.**

Il est difficile de concevoir une perte partielle; si l'on suppose, en effet, le navire détruit pour moitié ou pour trois quarts, il est évident qu'on doit le tenir pour entièrement perdu. Mais, suivant l'expression de M. Desjardins¹, il faut accepter la terminologie du Code.

La perte du navire pourrait se présenter sous forme de saisie consécutive au non-payement d'un emprunt à la grosse, ou sous forme d'abandon dans les termes de l'article 216 Code com. : examinons ces deux hypothèses.

Saisie du navire. — Le navire a éprouvé des fortunes de mer couvertes par l'assurance; pour y remédier, le capitaine souscrit un emprunt à la grosse; faute de paiement, le créancier saisit et va faire vendre: y a-t-il matière à délaissement? Si l'importance du sinistre dépasse les trois quarts de la valeur, on est dans les termes de l'article 369, et le délaissement va de soi. En effet, la vente est la conséquence du sinistre maritime dont répond l'assureur, et ce sinistre autorise par lui-même le délaissement, puisqu'il atteint les trois quarts.

Ainsi l'a jugé la Cour de Rouen par arrêt du

1. VII, n° 1561.

7 décembre 1850¹, confirmé par arrêt de rejet du 15 décembre 1851 ; même solution est donnée le 25 février 1879 par la Cour de Rennes ² : la solution ne pouvait faire doute.

Au cas contraire, c'est-à-dire lorsque le sinistre à raison duquel l'emprunt a été contracté ne représente pas les trois quarts de la valeur du navire, il est permis de se demander si la saisie va autoriser le délaissement.

Il semble bien que non : le délaissement est une solution d'exception qui doit être restreinte dans les termes précis de la loi.

Tel paraît être l'avis de la chambre civile de la Cour suprême, contenu dans un arrêt du 8 mai 1872³. Il s'agissait d'un navire grevé d'un emprunt à la grosse ; l'armateur, ne pouvant le libérer, en fit abandon dans les termes de l'article 216 du Code de commerce, le navire fut saisi et vendu.

L'assuré introduisit une instance en validité de délaissement ; la Cour de Rennes ⁴ repoussa la demande de l'assuré, quoique le navire eût été saisi, parce que la perte matérielle, le dommage primordial n'avait pas atteint le taux légal

1. Rouen, 7 décembre 1850 (D. P. 1851, 2, 243). — Rejet, 15 décembre 1851 (D. P. 1852, 1, 147).

2. Rennes, 25 février 1879 (Rec. Havre, 1879, 2, 236).

3. Rejet, 8 mai 1872 (D. P. 72, 1, 306).

4. Rennes, 13 avril 1869 (D. P. 1869, 2, 243).

des trois quarts, en d'autres termes parce que les événements consécutifs au sinistre doivent conserver le caractère qui leur a été imposé par la fortune de mer.

La Cour suprême, relevant dans son arrêt de 1872 les constatations de fait de la Cour de Rennes, s'en assimila la doctrine et rejeta le pourvoi de l'assuré.

D'où il semble bien résulter que la jurisprudence, et spécialement celle de la Cour de Rennes, recherche avec soin, dans les circonstances de la cause, si le sinistre affecte ou n'affecte pas les trois quarts de la valeur, accordant le délaissement dans le premier cas et le refusant dans le second.

La doctrine ne s'arrête pas à cette distinction: M. Desjardins² « se résigne à reconnaître qu'il « y a perte des trois quarts, au sens de l'article « 369, quand le montant de l'emprunt n'atteint « qu'un cinquième de la valeur incontestée du « navire, et n'absorbe plus tard qu'un cinquième « du prix de la vente; mais qu'importe, sous « l'empire du droit commun, alors que le navire « peut être délaissé pour innavigabilité ! »

Cette dernière réflexion corrige ce que l'opinion de l'éminent jurisconsulte aurait de trop absolu; elle revient à dire; si on n'admet

1. VII, n° 1562.

pas la saisie comme équivalant à la perte des trois quarts, on l'admettra comme équivalant à l'innavigabilité pour manque de fonds, et « la question n'offre plus qu'un médiocre intérêt ». Cela est juste, mais il n'empêche que les arrêts précités ne nous paraissent absolument corrects ; il est probable d'ailleurs que les solutions eussent été tout autres, si, au lieu de conclure au délaissement pour perte des trois quarts, l'assuré avait conclu au délaissement pour innavigabilité relative résultant du manque de fonds.

Abandon du navire. — Est-ce là un fait constitutif de la perte légale, une cause de délaissement ? La question est délicate, et il convient d'en bien formuler l'hypothèse.

Un navire est grevé de dettes ; le propriétaire est tenu de ces dettes sur sa fortune maritime et terrestre : si le navire ne suffit pas à payer les créanciers, les autres biens du débiteur y contribueront. Mais le législateur, appréciant que toutes les obligations du navire ne procèdent pas directement du fait du propriétaire, a permis à ce dernier de se libérer par l'abandon du fret et du navire. Cette faculté appartient donc au maître du navire, soit, en cas d'assurance, à l'assuré ou à son substitué, l'assureur, auquel on aurait délaissé le navire.

Nous avons donc à supposer un navire grevé

de dettes qu'on ne veut ou qu'on ne peut payer en entier ; ce navire a été assuré.

Si, par suite d'un sinistre majeur, l'assuré délaisse à l'assureur, ce dernier peut parfaitement faire abandon aux créanciers du navire : là n'est pas la question.

Si, au contraire, l'assuré, poursuivi par les créanciers du navire, commence par en faire abandon aux créanciers, on se demande s'il pourra délaisser : l'abandon constitue-t-il une perte légale ? On l'admet généralement¹.

Deux circonstances nous font toutefois incliner vers l'opinion contraire. En premier lieu, les assureurs n'ont jamais entendu prendre à leur charge les faits de l'assuré. Si, pour mettre à l'abri sa fortune de terre, l'assuré abandonne son navire, c'est un acte spontané de sa part ; il pourrait ne pas opter pour cette faculté exceptionnelle ; il la juge utile à son intérêt privé, mais sa décision n'est pas une conséquence nécessaire du risque maritime : elle lui est personnelle et doit rester étrangère à ses relations avec son assureur².

En second lieu, le délaissement doit avoir

1. Marseille, 22 août 1856 (Rec. Havre, 57, 221). — Rennes, 13 avril 1869 (D. 69, 2, 243). — *Contra* dans notre sens : Aix, 15 janvier 1859 (Rec. Havre, 60, 214) ; — Rennes, 23 mai 1859 (même recueil, 60, 2, 1) ; — Paris, 28 août 1863 (Sir. 63, 2, 261) ; — Aix, 22 avril 1873 (J. Mars, 51, I, 191).

2. Voy. LAURIN. *Cours* IV, p. 136.

un objet ; si la chose à délaisser est abandonnée déjà, il n'en a plus. On ne voit pas comment l'assuré pourrait transférer d'abord la propriété du navire à ses créanciers afin de se libérer vis-à-vis d'eux, et comment il prétendrait ensuite transférer par délaissement à ses assureurs cette même propriété, évanouie en ses mains.

Nous devons reconnaître cependant que notre manière de voir est vivement contestée ; elle repose, en effet, sur cette donnée que l'abandon serait translatif de propriété, tout comme le délaissement. Or, suivant nombre de jurisconsultes, et des plus autorisés, il n'en est pas ainsi. L'abandon est l'analogue de l'hérédité bénéficiaire, de la cession de biens, du délaissement hypothécaire ; il ne confère que la possession, et, s'il reste quelque chose du prix de vente du navire après paiement des créanciers, cet excédent doit revenir au débiteur ¹.

Sans se prononcer d'une façon aussi nette, M. Boistel ² estime que l'abandon et le délaissement ne sont pas inconciliables, parce que le délaissement ne transporte aux assureurs la propriété du navire que grevée de toutes ses charges ; les assureurs ne sauraient donc se

1. DESJARDINS, II, n° 297. — D. DANJON, *Droit maritime*, n° 202.

2. BOISTEL, *Cours*, n° 1189.

plaindre de l'abandon fait par le propriétaire, et le délaissement ne saurait nuire aux créanciers.

On pourrait ajouter que l'article 227 du projet de 1865 n'attribuait pas à l'abandon le caractère translatif ; il décidait, en effet, que le prix du navire abandonné serait distribué aux créanciers, et que l'excédent, s'il y en avait, ferait retour au débiteur.

La Cour suprême appuie de son autorité cette idée, « indispensable en pratique ¹ », que l'abandon et le délaissement sont permis. Les nécessités de la pratique, les analogies, constituent certainement de puissants arguments ; mais, dans le silence du Code, il nous semble permis de nous rallier au sentiment contraire. N'oublions pas que l'abandon est une dérogation à la règle générale d'après laquelle tous les biens d'un débiteur doivent servir à payer ses dettes. Pour des motifs sérieux, il est vrai, on y a dérogé ; à l'encontre de qui ? A l'encontre des créanciers, qui, la plupart du temps, n'auront pas de quoi être payés par le navire : autrement on ne leur abandonnerait pas. Il est donc à penser que le législateur n'a jamais entendu enlever aux créanciers la très petite chance favorable d'un boni résultant de l'excédent, laquelle ne serait, d'ailleurs, qu'une

1. DANJON, *Droit marit.*, n° 743, note 3°.

mince compensation des peines que leur donnera la liquidation du navire. Comme le disent très bien MM. Lyon-Caen et Renault¹, « il est « naturel et équitable de restreindre, dans les « limites les plus étroites possible, une disposition exorbitante du droit commun, et « d'adopter la solution la plus favorable aux « créanciers. »

Un arrêt de Rennes, du 28 mars 1873², statue dans ce sens.

Concluons : l'abandon du navire n'en permet pas le délaissement ; car, sauf controverse, l'abandon est translatif de propriété, et en outre, parce que l'abandon est un acte spontané de l'assuré, et que l'assureur ne répond pas des actes volontaires de ce dernier³.

1. *Précis*, n° 1678. — Voy. encore DE COURCY, *Réforme internationale*, p. 50 et suiv.

2. *Rec. de Mars.*, 74, II, 128.

3. D'autres questions pourraient même naître du rapprochement de l'abandon et du délaissement.

Nous venons de voir que, dans une certaine opinion, l'assuré pourrait délaisser après avoir fait abandon : on peut se demander si l'assuré pourrait faire abandon après avoir délaissé.

La grosse objection résulte de ce que le délaissement est incontestablement translatif de propriété.

Mais on répond : le bien n'a été délaissé qu'avec ses charges et sous réserve de la faculté d'abandon.

L'assuré a même, en délaissant, retenu cette faculté, afin de se libérer vis-à-vis de ses créanciers ; il abandonne donc après avoir délaissé. Les droits de l'assureur et des créanciers sur le navire se régleront ainsi : les créanciers se payeront d'abord, ce qui restera reviendra aux assureurs.

Les assureurs n'ont pas à se plaindre de la préférence donnée aux créanciers, car les créances sont nées des risques assurés. Si,

ARTICLE II. — **Détérioration des trois quarts du navire.**

En parlant du navire, nous avons critiqué l'expression « perte des trois quarts » ; on pourrait également reprendre l'expression « détérioration des trois quarts ». « On comprend, en effet, dit M. de Courcy (*Quest.*, II, p. 363), la détérioration progressive que l'âge et l'usure amènent dans l'état général d'un navire, mais l'accident brise, brûle, disloque le navire ; il ne le détériore pas. »

Il faut cependant passer par-dessus les imperfections de rédaction du Code et s'en tenir à la pensée du législateur : la détérioration sera la dépréciation occasionnée par les événements ou fortunes de mer.

Comment la fixer ? Par la comparaison de la valeur du navire en état sain avec la valeur en état d'avaries.

Mais tout le monde n'est pas d'accord sur le mode de déterminer ces deux valeurs.

Trois systèmes sont en présence :

Premier système. — La valeur en état sain est la valeur portée dans la police ; la valeur en état

par hasard, il en était autrement, si la créance ne rentrait pas dans les risques couverts, l'assureur la déduirait du montant de l'indemnité qu'il doit à l'assuré. (Voyez DANJON, *Droit maritime*, n° 743, note 3°.)

d'avaries est celle que révélera l'expertise du navire avarié.

Deuxième système. — La valeur en état sain est celle que les experts attribueront au navire supposé non avarié, dans le lieu même de l'expertise, et la valeur en état d'avaries résultera de l'état réel constaté par les experts.

Troisième système. — L'état sain est la valeur conventionnelle inscrite dans la police ; l'état d'avaries est cette même valeur diminuée du montant des réparations nécessitées par l'événement.

Aucun des trois systèmes n'échappe à la critique. Le dernier est le plus équitable et le plus pratique ; c'est celui de la jurisprudence ¹ : passons à l'examen des diverses méthodes proposées.

Valeur en état sain. — Les partisans du second système prétendent l'établir par une expertise au lieu de relâche. Cela est injuste ; car il est possible que le navire ne soit susceptible d'aucune utilisation dans l'endroit où il est amené par fortune de mer. Si le pays n'a pas de capitaine, pas d'emploi pour un navire

1. Paris, 4 déc. 1839 (S., 40, 2, 157). — Bordeaux, 25 février 1856 (S. 56, 2, 684). — Bordeaux, 10 mars 1859 (R. Havre, 60, 2, 229). — Bordeaux, 19 août 1862 (S., 62, 2, 552). — Rouen, 20 juin 1866 (S., 67, 2, 18). — Rouen, 24 mars 1872 (D., 74, 2, 5). — *Contra* : Marseille, 1^{er} février 1822 (J. Mars, t. III, 1, 310); — Bordeaux, 5 avril 1832 (S., 32, 2, 13).

de cette dimension ou de cette espèce, ou encore si la loi du pays ne permet pas la naturalisation d'un navire étranger, cette valeur n'existe pas : elle serait à peine supérieure à celle du navire en avaries ; il n'y aurait que des matériaux à démolir ¹.

Aussi les auteurs sont-ils en quelque sorte unanimes pour prendre la valeur en état sain au point de départ du navire ; à cet effet, ils se reportent aux indications de la police. C'est là « la règle invariable qui doit régir les rapports « de l'assureur et de l'assuré, et servir de « mesure à leurs droits et obligations respectives « pendant toute la durée de l'assurance ². »

On objecte bien que les évaluations de la police sont susceptibles de majorations erronées ou dolosives, et qu'elles ne peuvent pas constituer un véritable criterium. Mais les évaluations exagérées sont réductibles, et il n'y a pas de raison de suspecter les chiffres de la police avant d'en avoir démontré l'inexactitude.

Une difficulté plus réelle naîtrait de la circonstance que la valeur inscrite au contrat serait purement arbitraire, et non le résultat d'une estimation ; en d'autres termes, que la police serait ouverte et non évaluée. Voici, par

1. DE COURCY, *Quest.* 2, p. 364.

2. C. de Rennes, 13 avril 1869 (D. P., 69, 2, 243). — Voy. encore Bordeaux, 23 août 1875 (D. P., 1877, 1, 314).

exemple, un navire d'un million assuré pour huit cent mille francs; la détérioration causée par le sinistre représente six cent mille francs. Selon la police, il y a lieu à délaissement, car la détérioration atteint les trois quarts de la valeur assurée; en fait, elle n'atteint pas les trois quarts de la valeur de la chose, soit sept cent cinquante mille francs: n'est-ce pas aller contre la loi que d'admettre le délaissement en pareil cas? Les critiques ne manquent pas¹, et elles ne sont pas dépourvues de force. On y répond par une considération de fait: c'est que l'assuré ne sera pas assez imprudent pour délaisser un navire qui aurait conservé une valeur sérieuse. Il a tout intérêt à régler en avaries et à tirer parti de la chose telle qu'elle est: ce sera la garantie même de l'assureur.

Au fond, qu'y a-t-il dans l'hypothèse proposée? Une assurance partielle. Au lieu d'une assurance sur corps, supposons une assurance sur facultés: la perte des trois quarts de la valeur « assurée » donnerait lieu à délaissement sans difficulté. L'assurance par série le démontre encore mieux: le délaissement d'une série sera recevable, si la perte légale est atteinte dans cette série, quoiqu'elle ne le soit pas pour

1. DESJARDINS, VII, n° 1562, 4^e al. — DE COURCY, *Question II*, p. 361.

la totalité du chargement. C'est qu'en effet l'on s'attache avant tout, non pas à la valeur de la chose mise en risques, mais à la valeur de la « chose assurée », c'est-à-dire à la valeur du risque couvert. Les expressions de l'article 369 « valeur assurée » le démontrent, et elles s'appliquent aussi bien au navire qu'aux facultés.

Valeur en état d'avaries. — On peut concevoir trois procédés susceptibles de déterminer cette seconde valeur : la vente du navire, une expertise, l'évaluation des réparations.

On est d'accord pour ne pas employer la vente ; autrement on serait dans un cercle vicieux, puisque le capitaine ne peut, à peine de nullité, vendre le navire hors le cas d'innavigabilité légalement constatée ¹.

Reste l'expertise du navire et l'évaluation des réparations à faire.

L'expertise du navire avarié répond incontestablement au vœu de la loi : elle détermine la valeur vénale actuelle de l'objet assuré ; elle a de plus l'avantage de ne pas se heurter, comme le dernier moyen (l'évaluation des réparations), au texte de l'art. 369. L'art. 369 spécifie en effet, comme deux cas distincts de délaissement, l'innavigabilité et la détérioration des trois

1. DESJARDINS, VII, n° 1562, 18^e al. — LAURIN, IV, p. 125. — DE COURCY, *Question 2*, p. 365.

quarts ; ces deux sinistres sont, dans la pensée du législateur, différents l'un de l'autre ; l'innavigabilité résulte de ce que le dommage atteint les trois quarts. Dans le premier cas, on doit rechercher si les réparations sont possibles ; dans le second, il faut voir quel est le quantum de la détérioration, sans souci des réparations. Si on examine en effet la question des réparations, on se replace dans l'hypothèse de l'innavigabilité : à deux sinistres différents, il faut deux méthodes différentes.

L'objection est-elle irréfutable ? Nous ne le pensons pas : la manière de constater et d'apprécier un sinistre n'en change pas la nature. Tous les sinistres maritimes ont plus ou moins un air de parenté ; c'est à ce point qu'un même événement est parfois susceptible d'être classé sous plusieurs rubriques. Il faut apporter une grande attention pour lui donner la qualification convenable : c'est de la qualification qu'il faut se préoccuper, et non du procédé dont on s'est servi pour y parvenir.

Il est d'ailleurs une considération de fait devant laquelle l'objection doit tomber ; la voici : les experts chargés d'apprécier la valeur du navire peuvent se trouver en face d'une des deux solutions suivantes : un navire irréparable ou un navire susceptible d'être réparé.

Si le navire est irréparable, ils n'ont qu'à faire une simple estimation des matériaux.

Si le navire est susceptible de réparations, ils ont à dire les réparations nécessaires ; or, on ne peut savoir *a priori* laquelle des deux solutions sera la vraie. Il fallait donc donner aux experts une mission applicable aux deux hypothèses, et les investir du pouvoir de rechercher le montant des réparations à effectuer ; c'est ainsi qu'on a dû mettre de côté l'objection tirée de l'article 379. Nous pourrions ajouter que le système qui consiste à établir la valeur du navire en état d'avaries au moyen du devis des réparations à faire, ne peut offrir aucun inconvénient pratique. Il est admis, en effet, qu'un navire est innavigable lorsque les réparations nécessaires atteignent les trois quarts de sa valeur.

Ce système est celui de la jurisprudence. (Rouen, 24 mars 1872. — Bordeaux, 23 août 1875, confirmé par arrêt de rejet du 14 août 1876¹.)

« Attendu, dit l'arrêt de Bordeaux, qu'il faut
« (pour le calcul des trois quarts) prendre pour
« base l'estimation que les parties ont faite du
« navire dans la police d'assurance et l'estima-
« tion par experts des travaux nécessaires pour
« le remettre en état de naviguer... »

1. D. P., 1874, II, 5. — 1877, I, 311.

Pour donner une juste évaluation des réparations, il faut savoir en quel endroit, en quel temps elles doivent être considérées comme faites.

Le lieu des réparations devait, selon le tribunal de Marseille, être celui où le navire avait été primitivement évalué. Le navire dont s'agissait avait été assuré à Marseille, et il avait fait relâche à Malte.

Les juges consulaires estimaient que les réparations devaient être évaluées comme si elles avaient eu lieu à Marseille. Le 20 février 1870, la Cour d'Aix¹ réforma la sentence des premiers juges comme contraire au vrai sens de la police d'assurance, qui liait les parties contractantes. Elle était contraire également à l'esprit de simplification nécessaire au règlement des rapports entre assureurs et assurés.

Le moment où les réparations sont censées faites n'est pas moins important à déterminer. Trois époques pourraient être choisies : celle du délaissement, celle de l'expertise, celle du jugement.

Éliminons d'abord cette dernière époque : les experts, ne la connaissant pas, mettraient entre les mains du tribunal un document incomplet, puisqu'ils ne pourraient savoir le coût des

1. D. P., 1871, II, 52.

dépenses au jour où le jugement sera rendu. Que serait-ce si le jugement était choqué d'appel ? Le montant des dépenses varierait au jour le jour, et subirait des fluctuations qui rendraient le délaissement tantôt admissible, tantôt irrecevable.

Il reste à choisir entre l'époque du délaissement et celle de l'expertise. Le temps du délaissement serait bon à adopter, parce que c'est à ce moment que l'assuré a tort ou a raison, que son droit existe ou n'existe pas, et que le bien fondé de sa prétention ne peut dépendre des circonstances fortuites pouvant influencer sur le coût des réparations ¹.

L'époque de l'expertise est, par contre, la plus exacte, la plus documentée ; c'est en ce temps que les experts sont le plus certains de leurs évaluations. C'est aussi, en fait, le moment adopté par plusieurs arrêts. (Rennes, 15 décembre 1879 ; Cass., 31 août 1881 ².)

Il est juste d'ajouter que les décisions sus-relatées sont motivées par les clauses des polices, lesquelles admettent le délaissement, non pour le cas où la perte irait aux trois quarts, mais pour celui où les réparations à faire dépasseraient les trois quarts. Il fallait donc bien,

1. DESJARDINS, VII, n° 1562, 19° al.

2. D. P., 81. I, 338.

pour apprécier les réparations, se placer au temps où les experts les détermineraient. Et, après tout, comme il est admis que la valeur des avaries se détermine par le devis des réparations, la logique amène à conclure que c'est au moment de l'expertise qu'il faut se placer pour évaluer les réparations.

Sans doute, on peut reprocher à ce système d'introduire une instabilité dans les éléments du sinistre ; la proportion légale de la détérioration peut n'être pas la même au temps du délaissement et au temps de l'expertise, et l'assuré, qui voyait juste en délaissant, a pu n'être pas dans la vérité quand les conditions ultérieures se sont modifiées : pourquoi en supporterait-il les conséquences ?

Parce que, s'il ne les supportait pas, elles incomberaient à l'assureur, et que ce serait injuste de lui infliger la charge totale du sinistre, lorsque, par exemple, un sauvetage imprévu a changé la quotité du dommage. Les tribunaux ne sont-ils pas obligés d'admettre qu'une erreur de calcul chez les experts ou l'insuffisance d'une constatation doivent être modifiées ? (Rouen, 5 juillet 1861 ¹.) De quelque côté qu'on se retourne, il y a toujours une certaine variabilité dans les éléments d'appréciation : cela

1. Rec. du Havre 1887, II. 67.

tient à la nature des choses ; et, comme c'est par les dépenses qu'on fixe le montant du dommage, c'est, à notre sens, au moment où les experts établissent ces dépenses qu'il faut les évaluer.

Étant admis généralement que la valeur du navire en état d'avaries se détermine par le montant des réparations, toutes les dépenses relatives au navire y doivent-elles figurer ? Il n'est pas contesté qu'on n'y doit comprendre que le coût des « réparations matérielles ». Un arrêt de Rennes, du 13 avril 1869¹, pose que « la faculté de délaissement est une voie exceptionnelle, qui doit être strictement enfermée dans le cercle et dans les cas déterminés par la loi ; que les seules pertes et détériorations par fortune de mer qui puissent donner lieu au délaissement, sont celles qui tombent sur les objets mêmes assurés, et les détruisent ou les altèrent tellement dans leur substance ou dans leur qualité, qu'ils soient réduits au quart de leur valeur première ; qu'elles ne doivent donc comprendre que les *dépenses matérielles* inhérentes à ces objets, et rendues strictement nécessaires pour les réparer. »

La Cour de cassation² a confirmé cet arrêt

1. D. P., 1869, II, 243.

2. Rejet, 8 mai 1872 (S., 72, I, 182).

en relevant, dans les circonstances de la cause, qu'on ne pouvait arriver à élever « la perte ou la « détérioration aux trois quarts qu'en joignant « aux réparations matérielles nécessaires au « navire beaucoup d'autres dépenses qui ne lui « étaient pas inhérentes, et qui, comme tous « autres dommages, ne constituaient que des « avaries, aux termes de l'article 371. » Et elle en conclut qu'en repoussant le délaissement, la Cour de Rennes avait fait une juste application de l'article 369.

C'est donc bien la dépense matérielle qui seule constitue la détérioration des trois quarts, dépense des réparations strictement nécessaires au navire ou à ses dépendances. La jurisprudence a souvent confirmé cette théorie ¹.

Tous les frais accessoires qui ne se rapportent pas au navire même, ne doivent pas être compris dans le chiffre des dépenses nécessaires pour le remettre en état; ils ne peuvent donner lieu qu'à l'action d'avaries ².

Si nette que soit cette formule, elle peut donner, en pratique, lieu à de grosses difficultés.

1. Rennes, 5 avril 1861 (Sir., 61, 2, 558). — Rouen, 20 juin 1866 (Sir., 67, 2, 18). — Rennes, 19 avril 1869 (Sir., 69, 2, 258). — Cass., 8 mai 1872 (Sir., 72, 1, 182). — Bordeaux, 29 août 1875 (Sir., 76, 2, 270).

2. Rennes, 5 avril 1861 (cité plus haut). — 19 avril 1869 (*ibid.*). — Rouen, 24 mars 1872 (D., 74, 2, 5). — Cass., 8 mai 1872 (cité). — Bordeaux, 29 août 1875 (cité).

On est bien d'accord pour considérer comme simples avaries les frais suivants :

Vivres et gages de l'équipage pendant la durée des réparations¹; droits de consulat et de chancellerie²; frais de consignation, de magasinage, de la cargaison mise à terre³; frais de pilotage et de remorquage⁴; frais de sauvetage⁵.

Frais d'expertise. — Tandis que certains auteurs les englobent dans le montant des réparations qui doivent être nécessairement matérielles⁶, et que de plus l'expertise est indispensable pour fixer les réparations du navire⁷, la jurisprudence les rejette du calcul des trois quarts, comme ne constituant pas une dépense matérielle. (Rennes, 13 avril 1869, arrêt précité.)

Frais de docks et de pilotage. — La jurisprudence ne les admet pas dans le calcul de la

1. Cass., 10 janvier 1859 (D. 59, 1, 60). — Rennes, 5 avril 1861 (Sir. 61, 1, 53). — Rouen, 20 juin 1869 (D. 69, 2, 213). — Bordeaux, 29 août 1875 (Sir. 76, 2, 270).

2. Rennes, 5 avril 1869. — Bordeaux, 29 août 1875 (précités). — Cass., 8 mai 1872 (D. 72 1, 306).

3. Arrêt précité de Rennes du 13 avril 1869.

4. Rouen, 21 mars 1872 (D. P. 71, 2, 5). — Bordeaux, 23 août 1875 (D. P. 77, 2, 314).

5. Bordeaux, 10 mars 1859 (Rec. Havre, 60, 2, 229). — Marseille, 16 août 1870 (Rec. Havre, 71, 2, 70). — Rejet, 6 novembre 1865 (D. P. 66, 1, 20 ?). Ce dernier arrêt ne statue toutefois que pour le sauvetage des facultés.

6. E. CAUVET, *Assur.* II, n° 147.

7. LYON-CAEN et RENAULT, *Précis*, n° 2171.

détérioration des trois quarts¹, parce que ce sont des frais accessoires ne s'appliquant pas au corps du navire assuré et à ses dépendances. Elle n'admet pas davantage les frais de remorquage du navire du port de refuge au port de radoub².

Change maritime d'un emprunt à la grosse. — Il ne constitue pas une perte matérielle, mais il est nécessaire à la réparation et est une suite directe du dommage; il y a donc lieu de l'admettre en dépense pour le calcul des trois quarts, selon les mêmes auteurs³.

Cette opinion est aussi celle de la jurisprudence⁴.

Frais judiciaires. — On ne peut comprendre dans le calcul de la détérioration les dépenses de frais de procédure ou autres qui n'ont aucun rapport à la réparation elle-même, et qui ne peuvent donner lieu qu'à un règlement d'avaries particulières⁵.

1. Bordeaux, 29 août 1875 (S. 76, 2, 182).

2. Rouen, 24 mars 1872 (cité).

3. CAUVET, *loc. cit.*

4. Voir, en ce qui concerne les sommes prêtées à la grosse : Paris, 8 avril 1854 (S. 55, 1, 252); — Rouen, 20 juin 1866 (Sir. 67, 2, 18). — *Contra* : Bordeaux, 29 août 1875 (S. 76, 2, 270). — Et, en ce qui concerne le change maritime : Cass., 3 avril 1849 (D. 49, 1, 177); — 19 décembre 1849 (D. 50, 4, 52); — Rouen, 7 décembre 1850 (Sir. 51, 2, 240); — Bordeaux, 2 mars 1859 (Rec. Havre, 66, 2, 3); — Marseille, 30 avril 1866 (*ibid.*).

5. Cass., 10 juillet 1883 (Rec. Havre, 1885, 2, 98).

Réparations provisoires. — On distingue selon qu'elles sont un acte conservatoire faisant partie de la réparation définitive, ou qu'elles sont une mesure provisoire destinée à faciliter le remorquage du navire. (Bordeaux, 15 décembre 1879, solution implicite.)

Dépenses diverses imprévues. — La dénomination de ces dépenses en rend le contrôle impossible; il n'y aurait donc pas lieu de les admettre. (Bordeaux, arrêt précité de 1879¹.)

A moins que l'on ne comprenne au nombre des dépenses imprévues les sommes nécessaires pour les réparations d'avaries dont l'existence est certaine au moment de l'expertise, mais dont l'étendue reste encore ignorée².

Quoi qu'il en soit, il nous semble que l'on doit se rattacher à la formule suivante, inscrite dans un arrêt de la Cour de Rennes du 5 avril 1861³ : « Si la mesure de la perte peut être donc
« née avec une précision suffisante, en ce qui
« touche le navire assuré, par l'évaluation des
« réparations qui lui sont nécessaires pour
« qu'il soit remis en bon état, c'est sous la con-
« dition que, dans la somme des dépenses, on

1. Voir aussi : Rennes, 19 janvier 1861 (Sir. 64, 2, 156); — Bordeaux, 29 août 1875 (S. 76, 2, 270); — Rennes, 2 juillet 1881 (D. P. 1884, 1, 155).

2. Rouen, 24 mars 1872 (cité plus haut).

3. SIREY, 1861, II, 559.

« ne tiendra compte que du prix de ces réparations elles-mêmes. »

Il ne suffit pas d'établir le compte des dépenses; il faut encore examiner s'il n'y aurait pas lieu de déduire du total de ces dépenses certaines sommes qui devraient équitablement en diminuer l'importance.

La question se présente pour la différence du neuf au vieux : le navire se trouve en effet reconstitué avec des matériaux plus solides, plus durables ; il doit en résulter une plus-value dont il semblerait équitable de tenir état. Cependant, la jurisprudence considère que le seul point à examiner est celui de savoir si les dépenses représentent les trois-quarts de la valeur, et elle rejette la déduction proposée ¹. La formule est rigoureuse, et n'est peut-être pas en parfait accord avec les raisons de décider adoptées pour la solution de la question suivante.

On s'est demandé s'il ne conviendrait pas de déduire du total des dépenses la valeur des vieux matériaux. La Cour de Rennes (arrêt précité du 3 avril 1861) s'était tout d'abord prononcée pour la négative, et elle argumentait de ce que la valeur des vieux matériaux « n'augmentait pas la valeur de la chose assurée » ; elle

1. Rennes, 5 avril 1861 (Rec. de Nantes 1862, 2, 7). — Bordeaux, 23 décembre 1861 (Sirey, 1861, 2, 558).

ajoutait, il est vrai, qu'elle ne diminuait pas la détérioration du navire comme instrument de navigation et de commerce ; mais elle estimait que l'augmentation de la valeur du navire réparé était un élément du compte, ce dont elle aurait dû se souvenir quand il s'agissait de la différence du neuf au vieux.

Quoi qu'il en soit, quand il s'agissait de la valeur des vieux matériaux, après avoir une première fois jugé qu'elle ne devait pas être déduite des dépenses, la Cour de Rennes jugea le contraire par arrêt du 21 juin 1869, confirmé par arrêt de la Cour suprême¹, par cette raison que, si la détérioration devait être jugée suivant la valeur matérielle du navire même après les avaries, les parties ou objets avariés seraient nécessairement compris dans cette estimation, bien que leur remplacement dût néanmoins avoir lieu pour remettre le navire en état de navigabilité.

En d'autres termes, le devis des dépenses doit être évidemment diminué de ce que le navire fournit lui-même pour sa mise en état².

Cette solution est très équitable ; en effet, quand un constructeur demande vingt mille

1. Rennes, 21 juin 1869, et Rejet, 7 décembre 1869 (D. P., 70, 1, 295).

2. Voy. CAUVET, II, n° 149. — DESJARDINS, VII, n° 1562, 17^e al. — DE COURCY, *Comment. des polices françaises*, p. 119.

francs pour renouveler la carène et le doublage d'un navire, et offre de prendre à compte pour cinq mille francs l'ancien doublage, il est bien certain que la dépense à faire n'est que de quinze mille francs ¹.

Ne faudrait-il pas, pour le même motif, déduire des réparations ce qui est dû à l'assuré pour contribution aux avaries communes ?

On serait tenté de le dire, parce que l'on pourrait croire que c'est le navire qui fournit l'indemnité de contribution ; mais ce ne serait pas absolument exact : l'indemnité est le résultat d'une simple créance, tandis que le prix des vieux matériaux est tiré de la substance même du navire ; l'assimilation ne serait donc pas juste.

Cependant, comme l'assuré ne doit pas toucher à la fois le montant de la contribution et la valeur de la chose, il devra déduire de la somme payée par les assureurs le montant de la contribution ².

Le vice propre doit-il venir en déduction des dépenses nécessaires ? Il nous paraît indispensable de procéder par une distinction : oui, lors-

1. Voir aussi dans ce sens : Douai, 9 novembre 1847 (S. 48, 2, 7) ; — Nantes, 30 octobre 1860 (J. Nantes, 60, 1, 166) ; — Rennes, 21 juin 1869 (Sir. 69, 2, 366). — *Contra*, notamment : Rouen, 17 janvier 1862 (J. Mars., 62, 2, 69) ; — Cass., 7 décembre 1869 (Rec. Havre, 71, 2, 102).

2. Marseille, 10 octobre 1867 (J. Mars., 68, 1, 20). — BOISTEL, *Précis*, p. 1012, n° 1407.

que le vice propre est antérieur au sinistre ; les assureurs ne doivent pas alors en supporter les conséquences (Rennes, 2 juillet 1881¹) ; mais, si le vice propre ne s'est révélé et développé qu'en raison du sinistre, les réparations qu'il nécessitera devront faire partie intégrante des dépenses et entrer dans le calcul des trois quarts. (Bordeaux, 9 mars 1885².)

Pour terminer ce paragraphe, il est bon de signaler un arrêt de la Cour de Paris³ qui adopte une nouvelle méthode pour décider s'il y a ou non perte ou détérioration des trois quarts. Les tribunaux, d'après l'arrêt, n'ont pas besoin d'avoir recours à une expertise ; ils peuvent recourir à la mise en adjudication des travaux à effectuer pour les réparations du navire, et se baser ensuite sur les soumissions les plus faibles pour apprécier le montant du dommage subi et déterminer si la perte ou la détérioration atteint les trois quarts.

III. — *Perte ou détérioration des facultés.*

Deux articles seront, comme pour le navire, consacrés, l'un à la perte, l'autre à la détérioration.

1. D. P., 1884, I, 155.

2. Cité par Desjardins, qui n'indique pas de recueil de jurisprudence.

3. Paris, 14 janvier 1895 (Rec. Havre 1896, II, 19).

Il convient de rappeler que l'importance du sinistre devra être jugée d'une façon différente, selon que l'assurance aura été faite par séries. Dans cette dernière hypothèse, le calcul de la perte devra s'effectuer isolément sur chaque série, et non sur la totalité de la valeur assurée.

ARTICLE I^{er}. — **Perte des facultés.**

La perte des facultés se conçoit de deux manières : elle peut être réelle et effective, ou elle peut être indirecte et résulter de l'indisponibilité qui atteint le navire.

Il y a perte réelle lorsque l'événement a matériellement détruit ou fait disparaître la chose dans la proportion voulue par la loi.

Il y a perte légale lorsqu'un événement à la charge de l'assureur empêche la chose de parvenir au lieu de destination. Cette seconde catégorie d'événements peut comprendre la fortune de mer proprement dite, la confiscation, la vente forcée de la chose : examinons ces derniers cas.

Fortune de mer. — On s'est demandé si l'assuré sur facultés pouvait délaisser par cela seul que la marchandise n'arrivait pas à destination. Émérigon¹ soutenait que non, et prétendait

1. *Assur.*, chap. xvii, sect. iii.

que le Guidon de la mer¹, en autorisant le « délais » pour le cas où il n'y avait moyen « d'avoir fait naviguer la marchandise en son « dernier reste », violait l'art. 46 de l'ordonnance, et admettait un cas nouveau de délaissement.

Aujourd'hui, l'art. 394 du Code de commerce nous permet de nous rallier au système du Guidon. Cet article reconnaît, en effet, le droit de délaisser les facultés lorsque, par suite de l'innavigabilité du navire, elles ne peuvent être conduites au lieu de destination. On peut dire, sans dépasser les limites d'une saine interprétation, qu'il en doit être de même pour toute fortune de mer qui atteint le navire en cours de route, telle que le naufrage, et qui empêche de continuer le transport des facultés. En d'autres termes, on est en droit de conclure que le seul fait de non-arrivée à destination, provoqué par fortune de mer, justifie le délaissement par l'assuré.

Mais il faut s'en tenir soigneusement aux termes de la loi, et n'admettre cette solution qu'autant qu'il y a réellement absence de moyens de transport : tel ne serait pas le cas de la non-arrivée à destination par suite d'un acte volontaire de l'assuré. Cette distinction a été soigneu-

1. Chap. vii, art. 1^{er}.

sement mise en relief par un arrêt de la Cour de Rouen du 5 juillet 1858¹. Voici ce qui était arrivé : un chargement de boulets avait été assuré pour le voyage de Rouen à Toulon ; un sinistre se produisit à la hauteur de Cherbourg, et le navire périt. Une partie de la marchandise fut sauvetée et déposée à Cherbourg ; l'assuré entendit délaisser au lieu où s'était produit l'événement. La Cour rejeta sa prétention, par ce motif que la non-arrivée à destination ne tenait pas à l'absence de moyens de transport, mais à la volonté de l'assuré.

La *confiscation* des facultés constitue évidemment une perte légale : ce cas ne souffre pas de difficultés.

Le délaissement de la marchandise pour *vente forcée* soulève, par contre, plusieurs questions sur lesquelles on n'est pas toujours d'accord.

Éliminons d'abord les points hors de contestation.

Si l'on voit dans la vente forcée une cause de délaissement, on reconnaît qu'il importe peu de savoir en quel endroit cette vente a eu lieu, au port de destination, en cours de route ou même au lieu de charge, pourvu que l'événement qui nécessite la vente se soit produit après le com-

1. D. P., 1859, 2, 20 et 23.

mencement des risques, lorsque, par exemple, les marchandises étaient déjà placées à bord ¹.

Il est également hors de doute que la vente des facultés ne saurait incomber à l'assureur, si elle n'est pas faite dans les formes légales et régulières. L'inobservation des formalités constituerait une baraterie de patron, et l'assuré aurait à la supporter, s'il n'y avait clause contraire dans la police ².

Cela dit, voyons si la vente forcée est un cas de délaissement.

On repousse généralement un premier système qui rejette d'une façon absolue la faculté de délaisser : la vente forcée, dit-on dans cette première opinion, ne constituerait pas une « perte matérielle » de la chose, la seule que le législateur ait eu en vue. La réfutation de cette formule est fournie par l'art. 394, qui permet le délaissement des facultés, même intactes, lorsque le navire ne peut les conduire à destination.

La véritable question est celle de savoir dans quelle mesure la vente forcée peut constituer la perte légale de la chose : y aura-t-il sinistre majeur quel que soit le produit de la vente, ou encore quelle que soit la cause de la vente ?

Le quantum de la vente est pour certains

1. Trib. de Mars., 30 octobre 1871 (Rec. Mars., 1871, I, 238).

2. Trib. du Havre, 17 décembre 1878 (Rec. Havre 1879, I, 174), et Cour de Rouen, 10 décembre 1879 (Rec. Havre, 1880, II, 131).

auteurs une circonstance négligeable : le seul fait de la vente fait manquer à l'assuré son opération commerciale ; il est en outre dépossédé de sa chose, et la dépossession équivaut à une perte légale.

Les tribunaux de Nantes et de Marseille¹ l'ont ainsi jugé, et cela, malgré les termes formels des polices, spécifiant qu'en dehors de l'innavigabilité et du défaut de nouvelles, le délaissement n'était possible que pour perte ou pour détérioration matérielle des trois quarts.

Le tribunal du Havre², sans trancher en principe et en dehors des clauses de la police la question du quantum, admet bien que la vente forcée, régulièrement faite, puisse constituer une dépossession d'où procède le délaissement ; mais il semble respecter la convention par laquelle les parties se sont obligées à régler en avaries, lorsque la perte n'atteint pas les trois quarts.

Au fond, et malgré les différences d'espèces, on voit dans la vente une dépossession dont le principe doit, en dehors du chiffre de la perte, être assimilé à une perte totale et à ses suites³.

1. Nantes, 3 mars 1869. — Marseille, 23 avril 1875 (Rec. Mars., 1871, II, 117 ; 1875, I, 183).

2. Havre, 17 décembre 1878 (Rec. Havre 1879, I, 174).

3. LAURIN, IV, p. 138. — LÉON-CAEN et RENAULT, *Précis*, n° 2173.

Il nous paraît difficile d'adhérer à cette solution. Sans doute, la vente peut équivaloir à une perte totale ; mais c'est à la condition positive qu'elle représente la perte matérielle dont parle l'art. 369. Or, cet article restreint la perte à l'hypothèse de la destruction ou de la détérioration des trois quarts au moins : pourquoi la mesure du préjudice « matériel » ne serait-elle pas celle du préjudice « pécuniaire » ? Parce que, dit-on, la vente occasionne la privation entière de la chose. Mais la privation de la chose résultant de la vente ne constitue pas une perte, puisque la chose était destinée à être vendue ! Il n'y a perte qu'autant que la valeur reçue en échange n'est pas égale à la chose ; c'est même ce que l'on admet lorsqu'il s'agit d'apprécier, pour les facultés, la détérioration des trois quarts. D'où il suit que l'aliénation n'est pas en elle-même constitutive du dommage. La règle des trois quarts, formulée par l'art. 369, est une règle de droit strict lorsqu'il s'agit du préjudice « matériel » ; elle est, de plus, une règle d'équité lorsqu'il s'agit du préjudice « pécuniaire », dont nous nous occupons ; il se pourrait, en effet, que la marchandise vendue obtînt à peu près son prix véritable, et l'on ne concevrait plus qu'en pareil cas le législateur eût voulu qu'elle fût délaissée : ce serait pourtant la conséquence de la jurisprudence.

La formule de M. Pardessus ¹ que « la marchandise est perdue, parce que le droit de « s'en faire payer ne la représente pas », est peut-être séduisante ², mais elle n'est pas démonstrative : la raison en est que la marchandise doit être vendue à un moment donné, et que le prix à provenir de la vente la représente parfaitement dans l'intention de l'assuré, pourvu, bien entendu, que ce prix soit suffisant, ce qui est la question ³.

Un second point relatif à la vente forcée des marchandises assurées est le suivant :

La vente forcée de la marchandise entraîne-t-elle le délaissement lorsqu'elle est faite, non pas dans le seul intérêt des facultés ou pour cause d'avaries propres, mais parce qu'elle a été nécessaire aux besoins du navire ?

La Cour de Bordeaux se prononce ⁴ pour l'affirmative. Un emprunt avait été contracté par le capitaine pour les réparations du navire ; il y avait affecté le navire et les marchandises. Le prêteur à la grosse, non payé, fit saisir et vendre corps et facultés : la Cour admit le délaissement des facultés, parce qu'elles étaient matériellement perdues. M. Boistel ⁵, dont nous

1. PARDESSUS, *Droit comm.*, t. III, n° 845, 2° al.

2. DESJARDINS, VII, n° 1558.

3. Voir BOISTEL, *Cours*, n° 1407.

4. Bordeaux, 16 mars 1857 (D. P., 57, 2, 93).

5. *Cours*, n° 1407.

partageons l'opinion, estime qu'en pareil cas il n'y a lieu à délaissement, parce que le sinistre ne porte pas sur l'objet même assuré, et que, d'ailleurs, le capitaine devant compte au propriétaire des facultés ou de leur valeur au lieu de décharge (art. 398); et tous les chargeurs devant contribuer au paiement en cas d'insuffisance du navire et du fret, l'assuré, propriétaire des marchandises vendues, ne subira pas un dommage égal aux trois quarts : s'il subit quelques dommages de détail, ces dommages sont la suite de l'insolvabilité de ceux contre lesquels il recourt ; ils seront réglés en avaries.

La perte des marques et numéros par fortune de mer est-elle un cas de perte, et peut-elle donner lieu à délaissement ?

Le destinataire peut refuser la marchandise non marquée ; cela est de jurisprudence, et s'explique par l'intérêt du commerçant à prouver l'origine de la chose qu'il veut revendre.

S'il refuse, il n'a pas la marchandise : l'a-t-il perdue pour cela ?

Pour qu'il y ait perte, il faut supposer que le destinataire ne reçoit ni la marchandise ni l'équivalent en argent ; or, la jurisprudence oblige les réclamateurs à se partager les marchandises démarquées au prorata des manquants de chacun ¹, soit que le partage se fasse en nature, ou

1. Havre, 3 juin 1867 (Rec. Havre 1868, II, 122).

qu'il soit le résultat d'une licitation ¹. D'où il suit qu'en cas de préjudice, l'assuré qui a reçu le quart au moins des manquants doit régler en avaries.

ARTICLE II. — **Détérioration des facultés.**

« La détérioration, dit Pardessus ², ne doit
« s'entendre que de celle qui est arrivée corpo-
« rellement et par les accidents maritimes à
« l'objet, et non des dépenses que l'assuré a pu
« faire, qui n'empêchent pas la chose de subsis-
« ter en entier, quoiqu'elles aient augmenté le
« prix auquel cette chose lui revient. »

On peut, dès lors, dire plus brièvement que la détérioration consiste dans l'altération matérielle de la qualité de la chose.

Cela est conforme à l'art. 369, d'après lequel la détérioration doit porter sur les « effets assurés », et aussi à l'art. 371, portant que « tous autres dommages sont réputés avaries ».

De nombreux arrêts ont consacré cette doctrine. D'après la Cour de cassation, on ne doit pas comprendre dans le calcul de la détérioration le montant de la contribution de la marchandise aux avaries communes ³, ni les dépen-

1. DESJARDINS, VII, n° 2558.

2. *Droit comm.*, T. III, n° 815.

3. Civ. Cass., 19 février 1841 (S., 41, I, 196).

ses postérieures à l'arrivée et au débarquement ¹.

La Cour de Rouen rejette également du calcul des trois quarts la contribution aux avaries grosses et aussi les frais de sauvetage, et le fret dû par la marchandise avariée ².

La Cour de Rennes en exclut les droits de douane afférents aux facultés ³.

La Cour de Bordeaux en élimine les causes indirectes d'aggravation de sinistre, telles que la dégradation procédant du vice propre, à moins que le vice propre ne se soit développé à l'occasion et sous l'influence du sinistre ⁴.

Étant donné le caractère de la détérioration, comment en constater l'importance ?

C'est, sans contredit, par la comparaison de la marchandise en état sain avec la marchandise en état d'avaries.

Mais l'accord disparaît lorsqu'il s'agit d'établir les deux termes de comparaison : la loi est muette et laisse le champ libre aux diverses opinions.

Trois systèmes ont été proposés. Les deux premiers ont un même principe : c'est que, pour comparer deux choses, il faut qu'elles soient de même nature. Or, comme il s'agit de mettre

1. Civ. rejet, 8 mai 1872 (D. P. 1872, I, 306).

2. Rouen, 23 mars 1864 (D. P. 1866, I, 202).

3. Rennes, 4 février 1868 (D. P. 1869, I, 327).

4. Bordeaux, 9 mars 1885 (Rec. Mars., 1886, III, 140).

deux valeurs en parallèle, il convient que, malgré leurs dissemblances, ces valeurs soient composées d'éléments analogues. Un de ces éléments est l'unité de lieu : il faut que l'état d'avaries et l'état sain soient appréciés au même lieu. Ne voit-on pas, en effet, que les prix d'un objet seront essentiellement divers, selon qu'ils seront établis à tel endroit plutôt qu'à tel autre ?

Premier système. — L'évaluation, soit en état sain, soit en état d'avaries, doit se placer au lieu d'arrivée : c'est là que la marchandise avariée sera vendue, là que la vente permettra d'apprécier si elle vaut moins du quart ; or, comme il est de toute justice d'observer dans la fixation des valeurs l'unité de lieu, c'est là aussi qu'on devra apprécier la valeur de la chose en état sain.

La Cour de Paris a consacré cette doctrine par adoption de motifs d'une sentence arbitrale dont l'un des considérants était ainsi conçu :

« Attendu que l'appréciation doit avoir pour
« base la valeur de la marchandise à l'état sain
« au lieu d'arrivée, comparée à celle de cette
« même marchandise à l'état d'avaries¹. »

Deuxième système. — Le lieu de l'évaluation de la marchandise en état sain ou en état d'ava-

1. Paris, 19 mai 1840 (DALLOU, *Droit maritime*, n° 2036).

ries doit être le lieu du chargement. C'est, en effet, au point de départ qu'on a été fixé sur la valeur première de la chose ; c'est cette valeur que les parties ont eue en vue en contractant ; c'est elle qui sert de point de comparaison. D'où la nécessité de fixer au même lieu l'état d'avaries : sinon, cette dernière évaluation offrirait l'inconvénient d'un aléa considérable, sans rapport avec les prévisions de l'assureur ou de l'assuré.

On ajoute que la valeur au lieu d'arrivée est modifiée par le fret, les droits de douane, les frais de débarquement, la hausse ou la baisse, toutes choses qui sont étrangères à l'assurance, ce qui fait que le premier terme de comparaison ne peut être que la valeur à l'état sain au lieu de départ¹.

Troisième système. — La valeur en état sain sera la valeur assurée ou agréée, celle de la police ; la valeur en avaries sera celle au lieu de vente, la vente étant le moyen le plus efficace pour l'établir².

Observons tout d'abord que la simplicité des deux premiers systèmes, admissible en théorie, est contestable en fait. Elle conduit, en effet, à une évaluation hypothétique d'une certaine

1. E. CAUVET, *Assur.*, II, n° 152.

2. LAURIN, IV, p. 131.

valeur, là où cette valeur n'existe pas : comment concevoir l'état sain au lieu d'arrivée et l'état d'avaries au lieu de départ ? Par des méthodes peu certaines et contraires à la réalité.

Ce n'est que leur moindre défaut : elles ont cet autre inconvénient d'être en opposition avec l'intention des parties, laquelle, à défaut de texte légal, est la loi des parties. Quelle était cette intention ?

Pour la valeur en état sain, de la considérer au lieu de départ, puisque c'est là qu'elle a été proposée et acceptée. C'est le cas de redire, avec la Cour de Rennes : « Les indications de la police
« sont la règle invariable qui doit régir les rap-
« ports de l'assureur et de l'assuré, et servir de
« mesure à leurs droits et obligations respec-
« tifs, pendant toute la durée de l'assurance. »
Il n'y a donc pas à la changer.

Pour la valeur en état d'avaries, il n'est pas moins contraire à l'esprit de la convention de la fixer au point de départ : n'est-ce pas, en effet, la pensée commune que la chose assurée voyagera en divers endroits avec des chances de plus ou moins-value, suivant les lieux où elle s'arrêtera ? L'aléa rentre absolument dans les prévisions du contrat. Pourquoi enfin préférer une évaluation fictive à la réalité ? La liberté laissée par le Code aux interprètes ne va pas

jusqu'à leur permettre de méconnaître la liberté des contractants.

Le troisième système est celui de la jurisprudence. (Voir notamment Rennes, 29 août 1845, confirmé par arrêt de rejet du 24 août 1846 ¹.)

C'est également celui de MM. Lyon-Caen et Renault ² : « Ce qui doit être considéré, disent « ces auteurs, c'est la valeur réelle des mar-
« chandises au lieu où elles se trouvent. Le plus
« simple paraît être de comparer la valeur de la
« marchandise au départ (valeur le plus sou-
« vent fixée par la police) au prix produit par la
« vente qui en est opérée. Ce système seul tient
« compte du préjudice réellement éprouvé par
« l'assuré ».

Pour éviter les incertitudes résultant du conflit de ces trois systèmes, il sera prudent de fixer dans la police le mode d'évaluation des valeurs assurées.

Nous avons dit que la valeur, en état d'avaries, se déterminait par la vente : c'est, en effet, le moyen le plus efficace et qui redresse les erreurs possibles d'une expertise ; c'est le mode le plus rationnel lorsqu'il s'agit des marchandises avariées et d'une conservation difficile. Il

1. D. P., 1845, IV, 31; 1846, I, 359.

2. *Précis*, n° 2170.

est, au surplus, dans leur destination d'être vendues.

Mais, quand il s'agit d'un corps certain, non périssable en lui-même, et non destiné à être revendu, la question est bien plus délicate.

Elle s'est présentée, en 1887, devant le tribunal du Havre, à l'occasion d'un tableau de Henner, assuré 12.000 francs, et qui avait été avarié dans le sinistre du steamer transatlantique *La Champagne*. L'assuré avait délaissé le tableau ; les assureurs repoussaient le délaissement, en prétendant que la détérioration n'atteignait pas les trois quarts. Pour fixer la valeur de la chose, il fallait choisir entre l'expertise et la vente : le tribunal du Havre ordonna la vente comme le seul moyen de déterminer la valeur¹. Appel fut interjeté, et la Cour de Rouen, réformant, décida que la détérioration devait être évaluée par une expertise et non par une vente publique².

Cet arrêt nous semble avoir fait une juste interprétation des circonstances : il eût été contraire à l'intention primitive des parties de disposer d'une chose qui n'était pas en péril, et qui n'était pas destinée à une revente comme une marchandise ordinaire.

1. Trib. Havre, 19 décembre 1887 (Rec. Havre 1888, I, 21).

2. C. de Rouen, 16 juillet 1888 (Rec. Havre, 1888, II, 158).

La fortune de mer pourrait avoir occasionné la perte des marchandises pour partie, et la détérioration pour une autre part : comment, en pareil cas, faire le calcul ? Faut-il opérer séparément ou réunir dans un résultat d'ensemble les divers éléments du dommage ?

On est d'accord pour préférer le résultat d'ensemble ; ce qu'il faut voir, c'est si la chose est devenue inutilisable : peu importe que ce soit par perte ou par détérioration ; le législateur a associé ces deux causes du délaissement dans le même alinéa de l'art. 369, et elles n'ont rien d'inconciliable l'une avec l'autre¹.

IV. — *Polices.*

1° *Polices sur corps.* — La perte ou la détérioration des trois quarts du navire n'autorise pas par elle-même le délaissement. L'art. 9, § 1^{er}, de la police française exige, en effet, la disparition ou la destruction totale du bâtiment. Cependant, comme le délaissement est possible pour innavigabilité lorsque les réparations dépassent les trois quarts de la valeur agréée, il en résulte, que l'innavigabilité et la perte ou détérioration des trois quarts ne sont qu'une cause unique de délaissement.

1. LYON-CAEN et RENAULT, *Précis*, n° 2167. — CAUVET, *Ass.*, II, n° 151. — DESJARDINS, VII, n° 1560.

2° *Polices sur facultés*. — D'après l'art. 8, §§ 1 et 3, l'assuré sur facultés peut délaisser :
1° lorsque, « indépendamment de tous frais
« quelconques, la perte ou la détérioration ma-
« térielle absorbe les trois quarts de la valeur » ;
2° lorsque la marchandise est « vendue ailleurs
« qu'aux points de départ ou de destination,
« pour cause d'avaries matérielles provenant
« d'une fortune de mer à la charge des assu-
« reurs. » Il est fait toutefois exception pour
certaines marchandises spécifiées en l'art. 10^{me},
lesquelles ne pourront être délaissées, même
pour détérioration matérielle des trois quarts, à
moins que le navire n'ait été abordé, ne soit
échoué, coulé ou incendié.

SECTION VIII

DÉFAUT DE NOUVELLES. (ART. 375.)

Dans l'ancien droit, le manque prolongé de nouvelles faisait présumer la perte. Dès l'an 1435, l'ordonnance de Barcelone s'exprimait ainsi dans son art. 15 : « Il arrive quelquefois
« que les « navires se perdent » sans qu'on en
« puisse rien savoir. » On lisait dans l'art. 12
(chap. vii) du Guidon de la mer que, si, après
l'an et jour du départ, le chargeur n'avait pas
eu de nouvelles de son navire, « l'on avait

« accoutumé que le marchand puisse faire délais
« l'an et jour expiré ».

Enfin, l'art. 58 (L. III, T. VI) de l'ordonnance était ainsi conçu : « Si l'assuré ne reçoit aucune
« nouvelle de son navire, il pourra, après l'an
« expiré (à compter du départ, pour les voyages
« ordinaires et après deux ans pour ceux au
« long cours), faire son délaissement aux assu-
« reurs, sans qu'il soit besoin d'aucune attesta-
« tion de perte. »

Ces idées sont passées dans notre législation moderne : l'absence prolongée de nouvelles autorise l'assuré à considérer la chose comme perdue et à en faire le délaissement. (Art. 375¹.)

D'après le Code de 1807, les délais nécessaires pour établir la présomption de perte étaient d'un an pour les voyages « ordinaires », et de deux ans pour les voyages au « long cours ».

En 1862, le législateur, obéissant aux exigences nées des progrès de la navigation, réduisit les délais à six mois ou à un an, selon qu'il s'agit de voyages ordinaires ou au long cours.

1. La présomption de perte attachée au défaut de nouvelles par l'art. 375 n'est pas sans analogie avec la présomption de mort tirée de l'absence d'une personne. (Art. 115 et suiv. C. civ.) Mais, tandis que le retour de l'absent ou ses nouvelles font tomber à toute époque la présomption de mort, le retour ou les nouvelles du navire ne font pas disparaître la présomption de perte, ou du moins n'en effacent pas les effets lorsque le délaissement est définitif. (Art. 315)

Les voyages ordinaires sont les voyages au cabotage¹; il y en a deux sortes : le petit cabotage, comprenant d'une façon générale la navigation effectuée de côte à côte ou avec certaines îles sur une même mer, ou le grand cabotage, comprenant les voyages d'une mer à l'autre, en deçà des limites tracées pour le « long cours². »

Le long cours comprend les voyages dépassant les limites ci-après, tracées par la loi du 14 juin 1854 (art. 377 nouveau) : 30° degré latitude nord, 72° degré latitude sud, 15° degré de longitude ouest, 44° degré de longitude est.

Sans aller, comme en Angleterre, jusqu'à substituer la présomption de l'homme à la présomption légale, et sans permettre au magistrat de présumer la perte d'après les circonstances qui accompagnent le défaut de nouvelles, on peut cependant critiquer le système de la présomption légale, tel qu'il est organisé par le Code. On remarque, en effet, que l'art. 375 n'établit pas de distinctions suffisantes. Il ne voit que les voyages au long cours et le cabotage, sans observer la différence entre le petit et le grand cabotage ; il ne tient pas compte de la

1. *Du mot espagnol cabo, cap* : voyage de cap en cap.

2. Le grand cabotage est sensiblement plus étendu depuis la loi du 14 juin 1854 ; il englobe les mers dont la navigation est la plus difficile : mer du Nord, Baltique, golfe de Finlande, océan Glacial arctique, mer Blanche.

nature du navire, quoique la durée du trajet par vapeur soit bien plus courte que celle du trajet par voilier. Il y aurait également à tenir état des mers à traverser, comme aussi de la rapidité des communications. On peut donc dire que le remaniement de l'art. 375, en 1862, a été insuffisant. Ce sera aux parties à remédier aux imperfections de la loi, et à insérer dans leurs conventions les clauses modificatives commandées par la pratique.

La rédaction des art. 375 et 376 pourrait faire supposer que le délaissement pour défaut de nouvelles s'applique seulement au navire : ce serait une erreur. L'art. 375 ne parle que du navire, parce que la perte du navire entraîne avec elle la perte du chargement ; l'assuré sur facultés pourra donc, comme l'assuré sur corps, invoquer la présomption légale de l'art. 375¹.

Point de départ du délai. — D'après l'art. 375, ce sera le jour du départ ou le jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues. Certaines législations² le placent au jour de l'assurance, ce qui est une erreur, car il est possible que la chose assurée périsse au port avant que les risques aient pris cours. Or, il est évident que la présomption de perte manquerait de base,

1. DE VALROGER, IV, n° 1810. — DESJARDINS, VII, n° 1571.

2. Ordonnance d'Anvers (art. 5).

si la chose n'avait pas encore été mise en risques.

Le départ doit donc être établi ; il le sera par la production des expéditions du connaissement. La preuve pourrait être difficile à fournir dans certains cas : tel serait celui d'une opération de contrebande qu'on aurait intérêt à dissimuler. Les justifications officielles faisant défaut, l'assuré pourra, d'après la jurisprudence¹, recourir à toutes autres épreuves et même aux simples présomptions : « Attendu, dit un arrêt de Paris du 20 mai 1848², « qu'à la « date des dernières nouvelles, le navire avait « terminé son chargement, embarqué ses chaloupes et était prêt à appareiller. » Et il admet le départ comme établi : c'est peut-être aller un peu loin.

Le jour des dernières nouvelles reçues pourrait devenir le terme initial du délai ; cela se présentera toutes les fois que des avis auront été donnés depuis le départ.

Le moment où l'on devra se placer sera celui de la date et non celui de la réception des nouvelles : peu importera la voie par laquelle elles seront parvenues.

Le jour des dernières nouvelles étant inter-

1. Aix, 30 août 1833 (S., 1834, 2, 161). — Cass., 25 mars 1835.

2. S., 1848, 2, 630.

ruptif du délai, qui commence en principe au jour du départ, n'aura pas à être établi par l'assuré : ce dernier n'a qu'une obligation, celle de « déclarer » qu'il n'a eu aucune nouvelle du navire. (Art. 375.) La preuve des dernières nouvelles reçues incombera donc à l'assureur, puisque c'est lui qui en argumentera.

Défaut de nouvelles dans les assurances à temps limité. (Art. 376.)— Les règles ci-dessus s'appliquent aisément à l'assurance au voyage, c'est-à-dire à durée indéfinie : le navire est naturellement présumé perdu au cours du voyage. Quand il s'agit au contraire d'une assurance à temps limité, deux, trois mois, etc., il faut combiner la présomption de perte avec le principe que l'assureur ne répond pas d'un sinistre postérieur au temps des risques. La question se pose alors de savoir si la perte est présumée pendant ou en dehors de la période couverte par l'assurance.

Les auteurs anciens étaient en désaccord. Casarégis¹ estimait que le doute devait profiter à l'assureur, et que la perte devait être considérée comme survenue après le temps des risques. Valin et Pothier² la plaçaient dans la période assurée, et Valin disait en particulier que « le

1. CASARÉGIS, *Disc.*, II, n° 8.

2. VALIN, *Ord.*, L. III, T. VI, art. 58. — POTHIER, *Assur.*, n° 124.

vaisseau était censé péri du jour qu'il était disparu ».

Les rédacteurs du Code ont consacré cette dernière opinion. L'art 376 décide que, dans le cas d'une assurance à temps limité, et une fois les délais expirés, « la perte du navire sera présumée arrivée dans le temps de l'assurance ».

Passons aux applications.

Une assurance à temps limité a été contractée postérieurement au départ ou aux dernières nouvelles : la présomption de perte incombera-t-elle à l'assurance ?

On pourrait le penser, parce que, suivant la formule de l'art. 376, la perte est présumée survenue « dans le temps de l'assurance » ; mais il faut décider, au contraire, que l'assureur n'en répondra pas, parce que le navire est censé péri au temps de la disparition (départ ou dernières nouvelles), et qu'à ce moment, l'assurance n'était pas conclue ; le navire n'était pas assuré, ou, plus exactement, il avait pour assureur son propriétaire : c'est à ce dernier que les risques incombent ; c'est lui que la présomption doit atteindre.

Autre espèce : deux assurances ont été contractées successivement sur le même navire, la seconde ne doit produire effet qu'après la disparition. Six mois, un an, s'écoulent sans nouvelles ; le navire est présumé perdu : auquel des

deux assureurs l'assuré devra-t-il faire délaissement ? Nous dirons au premier, puisque la première assurance était en vigueur au moment de la disparition. Le tribunal de Nantes ¹ a cependant jugé le contraire : un navire avait été couvert par deux assurances successives, dont la seconde ne devait commencer à courir que le lendemain du départ du navire ; la première assurance couvrait donc les risques pendant les vingt-quatre heures qui suivaient le départ. La sortie du port se fit par beau temps ; une tempête s'éleva, et on n'entendit plus parler du navire. Les juges de Nantes estimèrent que la perte devait être supportée par les seconds assureurs, ce qui est contradictoire avec la formule : « le vaisseau est censé péri au jour qu'il a disparu. » Le tribunal avait, en réalité, substitué une simple présomption à la présomption légale ; il avait considéré que l'ouragan était survenu à une époque qui autorisait à placer le sinistre au temps de la seconde assurance. Sans doute, la présomption légale de l'art. 375 n'est pas invincible, puisqu'elle peut tomber devant la preuve contraire ; sans doute, également, elle n'est édictée qu'en faveur de l'assuré ², afin de le soustraire à la nécessité

1. Nantes, 10 septembre 1864 (Rec. de Nantes, 1864, 1, 218).

2. DE VALROGER, IV, n° 1874.

de la preuve requise par l'art. 383, et non en faveur de l'un ou de l'autre des deux assureurs; mais c'est aller trop loin que de conclure à la possibilité de combattre une présomption de la loi par une simple présomption de l'homme, et c'est mal raisonner, même au point de vue de l'assuré, que d'imputer arbitrairement la responsabilité du sinistre à l'un ou à l'autre des assureurs. N'est-il pas visible, en effet, que l'un de ceux-ci peut être insolvable, et que l'assuré peut avoir intérêt à régler avec l'un plutôt qu'avec l'autre¹; que, par suite, le tribunal ne peut sortir, sans preuve contraire, des termes rigoureux de la présomption et s'exposer ainsi à faire dommage à l'assuré?

Nature de la présomption tirée du défaut de nouvelles. — La présomption légale dispense l'assuré de toute preuve; il peut faire le délaissement « sans qu'il soit besoin d'attestation de « la perte ». Il n'a qu'à déclarer n'avoir reçu aucune nouvelle. (Art. 375.)

La seule condition est donc que l'assuré déclare n'avoir pas reçu de nouvelles. Mais on conçoit que la déclaration de l'assuré soit sincère et exacte, et que, cependant, elle n'ait pas une grande portée. L'assuré peut dire vrai, tandis que, à son insu, d'autres personnes ont

1. DESJARDINS, VII, n° 1569, al. 3^e.

eu avis de l'existence du navire : en pareil cas, la présomption de perte subsistera-t-elle ? Ce ne serait pas juste, car il n'y aurait réellement pas de défaut de nouvelles. Une présomption est un mode de démonstration peu concluant en lui-même, et le moins qu'on puisse exiger de ceux qui l'invoquent, c'est l'intégrité des faits qui lui servent de base ; or, dans l'hypothèse proposée, le fait d'où l'on déduit la présomption n'est pas entier, puisque certaines personnes ont eu des nouvelles du navire. Pothier ¹ disait avec raison que le défaut de nouvelles devait être absolu, c'est-à-dire exister vis-à-vis de tous, et le règlement d'Amsterdam (art. 5) exprimait la même idée par ces expressions pittoresques : « Si l'on n'entend vent ni nouvelles. » Le seul tempérament était que la dernière nouvelle ne fût pas suspecte, qu'elle fût *vera nova* ².

On trouve dans un jugement de Marseille du 10 août 1881 ³ une intéressante application du principe que le défaut de nouvelles doit être absolu. Le procès portait sur l'assurance des facultés.

Navire et marchandises avaient disparu. Le navire avait changé de nom ; on ignorait ce

1. POTHIER, *Assur.*, n° 122.— Voy. aussi ÉMÉRIGON, *Ass.*, ch. xiv, Sect. iv, § 4.

2. Règles d'Ancône et de Gènes.

3. Rec. de Mars., 1881, 1, 259.

qu'il était devenu. Les marchandises avaient également disparu ; on les supposait vendues par le capitaine dans des conditions constitutives de la baraterie du patron.

L'assuré sur facultés avait fait délaissement pour un double motif : ou la marchandise devait être présumée perdue, puisqu'on n'en avait pas de nouvelles, ou elle était réellement perdue par une vente fautive dont les assureurs répondaient.

Les juges repoussèrent la prétention de l'assuré. Ils écartèrent le délaissement pour défaut de nouvelles, puisque, en fait, on avait su que le navire avait changé de nom : c'était là un renseignement suffisant pour écarter l'application de l'art. 375. D'autre part, ils estimèrent que la vente par baraterie était bien probable, mais trop peu certaine pour engager la responsabilité de l'assureur.

La cause de délaissement dont il est ici question comporte deux séries de délais :

1° Les délais de six mois ou d'un an fixés par l'art. 375, et qui partent de la disparition du navire ;

2° Les délais de six mois, d'un an ou de dix-huit mois, donnés à l'assuré pour délaisser après l'événement. (Art. 373.) Or, il est possible que les délais de l'art. 375 soient expirés sans nouvelles, ce qui fait naître le droit au délaisse-

ment ; mais que des nouvelles arrivent dans le délai de l'art. 373, avant que l'assuré ait effectivement délaissé : en pareil cas, l'assureur sera-t-il fondé à se prévaloir de l'absence des nouvelles et de l'art. 375 ? Non ; les délais de l'art. 375 ne font qu'ouvrir le droit de l'assuré ; mais ce droit n'est consacré que par le délaissement accompagné d'une déclaration de l'assuré lui-même, disant qu'au moment où il délaisse, il est sans nouvelles de la chose. Il est donc de toute nécessité que l'absence complète de nouvelles se prolonge au delà des délais de l'art. 375 et jusqu'au moment de la déclaration ¹.

Si des nouvelles de la chose présumée perdue survenaient après la déclaration de l'assuré, elles seraient sans effet sur le sort du délaissement. Cela est bien évident pour le délaissement accepté ou jugé valable ; cela doit être encore vrai pour le cas où il n'y aurait ni acceptation ni jugement de validité, car il ne faut rien ajouter aux prescriptions de la loi : l'art. 375 n'exige l'absence de nouvelles que jusqu'au moment de la déclaration. On ne saurait demander davantage ².

On s'est demandé si la présomption de perte tirée du défaut de nouvelles, pouvait empêcher

1. BOISTEL, *Cours*, n° 1406. — LYON-CAEN et RENAULT, *Précis*, n° 2197. — DE VALROGER, IV, n° 1809. — *Contra* : E. CAUVET, n° 133, 2.

2. DE VALROGER, IV, n° 1809. — DESJARDINS, VII, n° 1572, 4^e al.

le propriétaire de la chose dont le sort est inconnu de la faire assurer valablement.

La question renferme une raison de douter. La chose est « présumée perdue » ; comme on ne saurait assurer le néant, l'assurance doit être impossible : l'objection est spécieuse, mais elle ne constitue au fond qu'une pétition de principe. La chose existe-t-elle ou non ? On n'en sait rien, on ne peut dire qu'elle est perdue ; elle est simplement présumée perdue, et la présomption de perte n'existe pas vis-à-vis de tout le monde, mais seulement au regard de l'assurance en cours, lorsque s'est accompli le délai d'où l'on tire la présomption de perte. La présomption n'existe pas au regard de celui auquel on propose une assurance nouvelle ; sans doute, le second contrat, couvrant des risques beaucoup plus graves, sera rémunéré par des primes beaucoup plus élevées ; mais tout démontre qu'il sera formé d'éléments nouveaux, et qu'il ne saurait être invalidé pour défaut de cause.

Délai pour délaisser. — Aux délais de l'art. 375, il est nécessaire d'ajouter ceux de l'art. 373 pour l'exercice du délaissement : ils sont de six mois, un an, dix-huit mois. Le point de départ sera, non plus la réception de la nouvelle, mais l'expiration des délais de l'art. 375 ; en d'autres termes, le jour où la perte sera présumée.

Polices.

Les art. 6 et 8 des polices françaises sur corps et sur facultés ont substitué aux délais exagérés de l'art. 375 des délais conventionnels plus nombreux et sensiblement diminués. Les voici :

Navigation à vapeur, quatre mois ;

Navigation à voile, six mois en deçà et huit mois au delà des caps Horn et Bonne-Espérance.

Les clauses manuscrites pourront, en vue de certains cas particuliers, remédier à l'insuffisance des clauses imprimées. Les assureurs auront à tenir compte des saisons, des mers à traverser, des qualités nautiques du navire, du service auquel il est affecté, tel que celui des postes, etc. Les raisons de modifier les délais sont en effet nombreuses. Ce serait une imprudence de les chercher uniquement dans la nature du navire ; M. de Courcy¹ observe en effet, avec raison, qu'un vapeur désemparé est le plus mauvais des voiliers. La facilité des communications, la fréquentation des parages à traverser, devront être consultées avant tout :

1. DE COURCY, *Comment., des pol. fr.*, art. 8, p. 75.

ce sont, en effet, les deux principaux facteurs de la question à résoudre, ou plutôt de la présomption à établir.

CHAPITRE III

OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ.

Six obligations principales incombent à l'assuré ; il doit :

- 1° Payer la prime ;
- 2° Déclarer les circonstances de nature à éclairer l'assureur sur l'identité de la chose assurée et sur l'étendue des risques (art. 348) ;
- 3° Notifier à l'assureur tous les avis du sinistre (art. 374) ;
- 4° Veiller à la conservation et travailler au recouvrement des effets naufragés (art. 381) ;
- 5° Prouver les faits et circonstances générateurs de sa créance contre l'assureur (art. 365-366) ;
- 6° Déclarer, au moment du paiement de l'indemnité, les assurances ou emprunts à la grosse sur l'objet assuré.

Ces diverses obligations ne sont pas spéciales au délaissement : nous les passerons cependant toutes en revue, mais en insistant plus particulièrement sur celles qui rentrent dans notre matière.

§ 1^{er}

PAIEMENT DE LA PRIME.

La prime (*præmium*) est le prix par lequel l'assuré achète le droit de se décharger sur l'assureur des risques de sa chose.

Elle est due en cas de sinistre comme en cas de bonne arrivée ; la convention fixe les époques de paiement. Souvent la prime est payable à terme, au moyen de billets négociables dits « billets à prime ».

La dette de la prime est personnelle, et due par le souscripteur de la police. Comme elle n'est pas toujours payable comptant, une difficulté peut se présenter pour le recouvrement dans l'hypothèse de l'assurance pour compte, et dans celle de la cession de la police.

Si la police a été souscrite « pour compte », et si la prime n'est pas encore réglée au moment du sinistre, l'assureur pourra évidemment demander le paiement de la prime au commissionnaire ou au mandataire qui a souscrit au lieu et place de l'assuré, car c'est à lui qu'on a fait confiance. Il pourra aussi le demander au véritable assuré ; car le mandant est tenu des obligations prises par le mandataire (1998 C. civ.), et encore parce que, selon la raison donnée par

le tribunal du Havre, c'est lui, le véritable assuré, qui profite de l'assurance ¹.

Si la police a été cédée, l'assureur pourra réclamer la prime au cédant, personnellement obligé. Il ne paraît pas douteux non plus qu'il ne puisse la réclamer au cessionnaire qui demanderait l'indemnité de sinistre ; car c'est encore lui qui profite de l'assurance, et il ne saurait avoir plus de droits que n'en aurait son cédant.

Dans ces deux hypothèses, la compensation de la prime avec l'indemnité de sinistre serait-elle possible ? La compensation légale ne le serait pas, car les créances ne sont pas l'une et l'autre liquides. (Art. 1291.) Mais on conçoit qu'il y ait lieu à compensation conventionnelle ou judiciaire.

L'assureur sur corps est garanti, pour le paiement de la prime, par un privilège sur le navire. (Art. 191 — 10^m.) Il est au moins douteux que l'assureur sur facultés ait un privilège sur les marchandises : la loi n'en parle pas ; et, malgré l'analogie de motifs, on ne saurait étendre les privilèges.

L'assuré doit, sauf convention contraire, et en plus de la prime, les frais accessoires du contrat, le coût de la police, etc.

1. Havre, 19 juin 1881 (Rec. Havre, 1881, I, 183 et 190).

§ 2.

OBLIGATION DE DÉCLARER A L'ASSUREUR LES CIRCONSTANCES DE NATURE
A L'ÉCLAIRER SUR L'ÉTENDUE DES RISQUES.

L'art. 348 annule l'assurance pour toute réticence ou fausse déclaration qui diminuerait l'opinion des risques, alors même que cette réticence ou cette fausse déclaration n'aurait pas influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet.

Les circonstances ainsi dissimulées par l'assuré doivent être telles qu'elles auraient influé sur la conclusion du contrat, et engagé l'assureur à imposer des conditions plus onéreuses ¹.

La loi n'exige pas que l'intention de l'assuré soit frauduleuse; une inexactitude commise par irréflexion serait suffisante pour motiver l'application de l'art. 348 : la raison en est qu'elle constituerait une faute, et engagerait par là même la responsabilité de l'assuré ². C'était l'opinion d'Émérigon, qui disait que le contrat serait en cas d'être cassé, si l'assuré avait omis par inadvertance de déclarer quelques circonstances essentielles qu'il importait aux assureurs de connaître avant que de signer la police.

1. Havre, 1^{er} juin 1897 (Rec. Havre, 97, 1, 110).

2. Aix, 4 décembre 1873 (Rec. de Mars., 1874, 1, 120).

Par assuré, il faut entendre, non seulement le souscripteur même de la police, tel que le commissionnaire, mais encore et surtout le véritable propriétaire de la chose assurée. Ce dernier ne pourrait arguer de l'inexactitude de la déclaration faite par son mandataire ; les assureurs lui répondraient, avec raison, qu'il a eu le tort de ne pas renseigner son commettant ou d'en choisir un qui, suffisamment renseigné, aurait commis la faute de ne pas éclairer la religion de l'assureur.

Sous le nom d'assuré, on comprend également l'assureur qui se fait réassurer.

L'inexactitude dans la déclaration de l'assuré ne tombera sous le coup de l'art. 348 qu'autant qu'elle portera, suivant l'expression d'Émérigon¹, sur les « circonstances essentielles » dont la connaissance importait à l'assureur, et qui n'avaient pas un caractère de notoriété suffisant pour être supposées connues de lui.

Quelles seront les conséquences essentielles à connaître ? Toutes celles qui concernent l'opinion du risque : nature ou qualité de la chose (art. 355), itinéraire du navire, lieux d'arrêt dans le trajet, etc. ; il importe peu qu'elles aient influé sur le risque même. Un navire a été

1. ÉMÉRIGON, *Ass.*, ch. I. sect. v.

déclaré neutre en temps de guerre, il était cependant d'une nation belligérante ; en fait, il n'a pas été pris : l'assureur sera fondé à demander l'annulation du contrat, bien que la fausse déclaration n'ait pas influé sur le risque ; il suffit qu'elle ait modifié l'opinion de l'assureur sur le risque proposé ¹.

En cette matière, les juges ont un pouvoir souverain d'appréciation ². Les solutions fournies par la jurisprudence sont excessivement nombreuses ; elles pourraient fournir un code d'espèces se rattachant toutes au même principe ³.

Une question très controversée est celle de savoir si les fausses déclarations ou réticences de l'art. 348 sont uniquement celles qui sont commises par l'assuré au moment de la signature de la police, ou si elles s'étendent même aux réticences ultérieures.

La doctrine presque entière soutient que l'art. 348 se place exclusivement au temps du contrat. La loi parle, en effet, de ce qui peut diminuer « l'opinion du risque », ce qui montre bien qu'elle considère le risque au moment où il n'est pas encore commencé.

1. DESJARDINS, VII, n° 1463.

2. Civ. req., 14 décembre 1880 (D. P., 81, I, 164).

3. Voy. de nombreuses espèces, RUBEN DE COUDER, *Dict. de Droit Comm.* v°, *Assurances maritimes*, n° 802 et suiv.

L'exposé des motifs le révèle encore plus expressément : le rapporteur, M. Corvetto, parlait formellement du « risque proposé » : il disait qu'en cas de dissimulation de quelque circonstance, on ferait supporter à l'assureur des chances dont il ne voulait peut-être pas se charger ; que dès lors « le consentement réciproque, « qui peut seul animer le contrat, viendrait à « manquer... ».

Il est donc bien évident que le rédacteur de l'art. 348 a édicté l'annulation du contrat pour vice initial du consentement de l'assureur.

Cependant, deux arrêts de la Cour suprême, l'un du 13 juillet 1852, et l'autre du 4 avril 1887¹, ont consacré une jurisprudence contraire. Le contrat d'assurance serait un « contrat continu » dont les conditions ne sauraient être modifiées par l'une des parties, à l'insu et au préjudice de l'autre, pendant la période des risques auxquels « celle-ci a entendu se soumettre ». (Arrêt de 1887.)

La prétendue continuité du contrat est une expression dont la signification manque de précision ; tout contrat est continu, en ce sens qu'il produit ses effets pendant un certain temps ; mais cela ne signifie pas que les obligations des parties soient exactement les mêmes à tel

1. D. P., 1852, I, 278. — D. P., 1887, I, 241.

moment ou à tel autre : c'est ce qu'il fallait établir.

D'autre part, il se trouve qu'en fait, dans la matière des assurances, et plus spécialement au point de vue des renseignements que l'assuré doit aux assureurs, le législateur a eu le soin d'édicter diverses obligations, dont l'intensité et l'énergie varient suivant les époques. Il a commencé, nous croyons l'avoir établi, par prescrire, dans l'art. 348, la nature et l'importance des déclarations à faire au moment du contrat. Il a sanctionné sa prescription par l'annulation de la police ; passant ensuite aux périodes subséquentes, il a intimé à l'assuré l'obligation de signifier les avis reçus (art. 374), non plus pour éclairer l'assureur sur les risques proposés, mais pour le mettre à même de prendre les mesures susceptibles d'atténuer le dommage. Dans cette nouvelle hypothèse, il ne met plus comme sanction de l'obligation de l'assuré l'annulation de la police : l'assureur ne pourra que demander des dommages-intérêts.

Après le sinistre, la loi veut que l'assuré qui délaisse déclare les assurances et emprunts à la grosse. (Art. 379-380.) Encore ici, sanction nouvelle et différente : l'exigibilité de l'indemnité de sinistre est simplement retardée. Il est vrai que l'assureur qui aurait fait une déclaration frauduleuse serait privé du bénéfice de l'assurance ;

mais l'art. 348 est applicable en dehors de toute idée de fraude. Il nous semble dès là rationnel de nous rallier à la doctrine appuyée dès lors par les auteurs les plus autorisés¹, et de distinguer, avec le législateur, entre les diverses époques et les diverses sanctions de l'obligation de l'assuré.

L'assurance étant annulable aux termes de l'art. 348, qui peut en demander la nullité ? L'assureur le peut, puisque la nullité a été introduite en sa faveur ; l'assuré le pourra ou ne le pourra pas, selon que l'imperfection de sa déclaration sera de nature à constituer un vice absolu du consentement ou une nullité relative. Si, involontairement, il a déclaré un objet pour un autre, il n'y a pas concours de volontés, et il sera admis à se prévaloir de l'inexécution du contrat.

Il n'en sera plus de même lorsque l'inexactitude de la déclaration portera sur les qualités de la chose, ou même lorsque l'assuré aura agi dolosivement ; car il ne peut invoquer son propre dol.

Dans le cas où l'assurance est annulée, soit à la requête de l'assureur, soit à la requête de l'assuré, par application de l'art. 348, il se

1. DESJARDINS, VII, n° 1463 *bis*. — ALAUZET, VI, n° 2109. — DE VALROGER, III, n° 1522. — ÉM. CAUVET, I, n° 497.

peut que la prime ait été payée. La question est de savoir si elle sera restituable ; l'affirmative ne nous semble pas douteuse, puisque la prime est devenue sans objet : c'était l'avis de Pothier¹, c'est aussi l'avis de plusieurs auteurs².

L'assureur ne peut-il pas, par contre, demander une indemnité ? Oui, puisqu'il souffre d'une perte ou de l'absence d'un gain que lui inflige la faute de l'assuré. Il reste à fixer le montant de cette indemnité. Les uns se fondent sur l'analogie des art. 349, 351, 367 et 358, et disent que l'assureur aura droit à une indemnité de demi pour cent de la somme assurée, c'est-à-dire à des dommages-intérêts réglés à forfait par le législateur³. D'autres écartent l'analogie en faisant observer que le demi pour cent des art. 349 et suivants, de même que la double prime de l'art. 368 constituent des pénalités civiles non susceptibles d'extension, et qu'il faut se contenter d'appliquer, dans l'espèce, les principes généraux de l'art. 1382 et suivants⁴. Cette dernière opinion est d'autant plus acceptable que les tribunaux auront toute latitude pour chercher, dans les art. 349, etc., les indications relatives à l'indemnité qu'ils accorderont à l'assureur.

1. POTHIER, *Assur.*, n° 193.

2. DESJARDINS, VII, n° 1466, 7^e al.

3. LAURIN, III, p. 210, note 72. — DE VALROGER, III, n° 1532.

4. DESJARDINS, VII, n° 1466.

L'art. 348 a trait au règlement des intérêts civils entre l'assureur et l'assuré ; mais, de plus, il peut y avoir lieu à l'exercice de l'action publique pour délit d'escroquerie ¹ ; si les réticences ou dissimulations de l'assuré revêtent le caractère des manœuvres prévues par l'art. 405 du Code pénal.

§ 3.

OBLIGATION DE NOTIFIER A L'ASSUREUR TOUS LES AVIS DE SINISTRES
OU D'AVARIES. (art. 376.)

Cette obligation est inscrite dans la section du délaissement ; elle s'applique toutefois à tous les sinistres majeurs ou mineurs : l'art 374 le dit positivement, puisqu'il l'édicte pour les cas de délaissement et de tous autres accidents avec risques des assureurs.

L'art. 42 (L. III, T. VI) de l'ordonnance portait que l'assuré était tenu de signifier incontinent à l'assureur les avis de perte ou d'autres accidents, avec protestation de faire son délaissement en temps et lieu.

La disposition de notre Code de commerce est inscrite dans presque toutes les législations maritimes de notre temps.

1. Cass., 2 juin 1864 (Sir., 64, I, 302).

But de l'art. 374. — La signification des avis a pour but de permettre aux assureurs de prendre immédiatement toutes mesures utiles pour arrêter le dommage ou pour en prévenir les conséquences.

Ce moyen est facilité par l'établissement des syndicats connus sous le nom de « Comités des assureurs ». L'organisation de ces comités leur permet d'activer le sauvetage par l'intermédiaire de leurs agents et par la disponibilité de leurs ressources. M. de Courcy rappelle, à cette occasion, que les « polices françaises » rendent l'assuré responsable de sa négligence à prévenir les assureurs ou leurs agents ¹.

Caractère des nouvelles à notifier. — Elles doivent être relatives aux risques pris en charge par les assureurs ; l'assuré « franc d'avaries » n'aurait donc pas à les informer des événements constitutifs d'un sinistre mineur. En fait, cependant, il serait plus prudent de les notifier ; car l'assuré peut n'être pas à même d'apprécier à leur juste valeur les renseignements reçus, et ce qu'on avait cru d'abord n'être que simple avarie pourrait se transformer en sinistre majeur.

L'assuré sur facultés ferait sagement en avertissant ses assureurs des accidents surve-

1. DE COURCY, art. 30 et 19 des polices sur corps et sur facultés.

nus au navire ; il pourrait, en effet, en résulter des avaries frais, ou même des avaries matérielles pour les marchandises. Le tribunal de Nantes¹ a cependant jugé que l'assuré sur facultés n'était pas reprehensible pour n'avoir pas signifié à l'assureur les avis de relâche. Cette solution est évidemment contraire à l'esprit de la loi, puisque les suites de l'événement, atteignant le navire, peuvent retomber sur le chargé ; mais elle nous semble en opposition avec le texte même de l'art. 374, qui oblige à notifier « tous les accidents aux risques des assureurs ». On pourrait encore argumenter dans ce sens de l'art. 390, qui oblige l'assuré sur facultés à notifier à son assureur les avis d'innavigabilité « du navire ».

Il n'est pas nécessaire que les nouvelles à signifier aient un caractère de certitude absolue ; elles pourraient être douteuses et constituer pour l'assureur un renseignement précieux, facile à contrôler par l'intermédiaire des comités et de leurs agents. Pothier², reprenant l'opinion de Valin, estimait déjà que la signification d'un avis, même inexact, pouvait n'être pas inutile. Aujourd'hui, il en est de même, à plus forte raison, puisque les assureurs ont à leur dispo-

1. Nantes, 21 décembre 1881 (Rec. de Nantes, 82, 1, 129).

2. *Assur.*, n° 123.

sition des moyens de contrôle d'une efficacité incontestable. La grande majorité des auteurs estime, en conséquence, que l'assuré devra communiquer tous avis, sans égard à leur degré de probabilité¹.

Si grave que fût la nouvelle, l'assuré n'aurait pas à la signifier à l'assureur, si ce dernier la connaissait; le silence de l'assuré ne pourrait pas, en effet, être tenu pour préjudiciable à l'assureur².

La question ne fait pas de doute lorsqu'on peut prouver que l'assureur était informé de l'événement; mais il y a des cas où cette connaissance de la nouvelle par l'assureur peut être présumée sans être « prouvée ». On en prend comme exemple la publication de la nouvelle par un journal, et l'on se demande si une pareille publication dispense l'assuré de l'observation de l'art. 374. Il faut, ce nous semble, répondre par une distinction de fait : le journal était-il local, entre les mains de l'assureur, on n'aura pas à lui notifier un fait qu'il devait connaître. Si, au contraire, la feuille où l'assuré puise le renseignement vient du dehors, et n'est pas répandue sur la place où réside l'assureur, elle n'est plus pour ce lieu un véritable organe

1. *Contra* : PARDESSUS, *Droit comm.*, t. III, n° 846.

2. Req., 9 décembre 1831 (D. P., 85, 1, 462).

de « publicité », et on ne peut supposer que l'assureur en avait connaissance. Dans ce dernier cas, la notification des avis sera obligatoire pour l'assuré.

Forme des avis. — Certains auteurs¹ ont prétendu que les avis devaient être signifiés par huissier, l'art. 374 employant le mot « signifier », lequel est synonyme de notification par officier ministériel. L'opinion inverse est généralement adoptée : on est ici en matière commerciale et maritime, laquelle n'exige pas habituellement l'emploi des formes de la procédure civile ; et, selon un arrêt de la Cour suprême, rien n'oblige l'assuré à faire une notification dans une forme déterminée². On pourra donc se contenter de la correspondance, conformément aux usages commerciaux³. La déclaration verbale pourrait même être tenue pour suffisante, si elle était reconnue de l'assureur ; mais, en cas de contestation, il faudrait en faire la preuve, et il est peu admissible, en présence de l'art. 374, que la preuve par témoins en fût possible. Cet article paraît, en effet, déroger à l'art. 109 en exigeant une « signification ».

Le projet de revision de 1867 se contentait d'exiger que l'assuré « fit connaître » la nouvelle

1. RUBEN DE COUDER, v° *Ass. marit.*, n° 700.

2. Rej., 9 décembre 1884 (D. P., 85, 1, 462).

3. BÉDARRIDES, IV, n° 1475.

reçue. (Art. 378.) La tendance est, on le voit, de supprimer toute formalité.

Délais de signification des avis. — A la différence de l'ordonnance, qui prescrivait à l'assuré d'informer incontinent l'assureur, l'art. 374 prescrit la notification des avis dans les trois jours de la réception de la nouvelle. Le système du Code est préférable, et supprime les difficultés d'appréciation que soulevait l'ordonnance. Valin¹ était obligé de reconnaître que le mot « incontinent » ne devait pas être pris à la lettre.

Aux trois jours, il convient d'ajouter les délais de distance de l'art. 1033 C. pr., soit un jour par cinq myriamètres entre le domicile de l'assureur et celui de l'assuré.

La brièveté du délai est motivée par la nécessité pressante où se trouve l'assureur de pourvoir à la conservation et au sauvetage de la chose.

La règle de l'art. 374 sur la signification à bref délai des nouvelles reçues, a été appliquée par le législateur dans plusieurs cas particuliers.

L'art. 387, § 1^{er}, la reproduit pour le cas d'arrêt de puissance ; l'assuré doit en informer l'assureur dans les trois jours de la nouvelle.

L'art. 390 l'impose spécialement à l'assuré

1. VALIN, *Ordonnance*, II, p. 97.

sur facultés, dans l'hypothèse d'innavigabilité du navire, afin que l'assureur puisse éviter le délaissement par le renflouement du navire ou par la substitution d'un nouveau navire au navire sinistré. Enfin, d'après l'art. 395, l'assuré doit, en cas de prise, et dans la mesure du possible, donner avis de l'événement à l'assureur avant de procéder au rachat des effets capturés.

Ces diverses dispositions sont toutes conçues dans le même esprit.

Sanction de l'obligation de communiquer les avis reçus. — Tandis que l'art. 348 prononce l'annulabilité du contrat pour réticence ou fausse déclaration, l'art. 374 ne contient aucune sanction lorsqu'il s'agit de la notification des nouvelles reçues. Les nullités sont de droit étroit ; il n'est donc pas possible de transporter de l'art. 348 à l'art. 374 la sanction rigoureuse du premier de ces textes.

Il existe, au surplus, entre les deux hypothèses une différence très réelle qui justifie la différence des deux solutions. Dans la première (celle de l'art. 348), la fausse déclaration, la réticence ont altéré le consentement et vicié le contrat dans son principe ; on conçoit donc qu'il puisse être annulé. Dans l'hypothèse de l'art. 374, le contrat est valable, librement consenti, exempt de tous vices. L'assuré vient, il est vrai, par la suite à manquer à l'une de ces obliga-

tions ; mais cette obligation n'est pas, à proprement parler, une obligation essentielle faisant partie du pacte primordial : elle est accidentelle, et la violation qu'en fait l'assuré n'atteint pas la nature même du contrat. Il n'y a donc pas lieu de prononcer de nullité.

Cependant, comme on ne peut enfreindre impunément une obligation légale, qu'il faut une sanction, on cherchera cette sanction dans les règles générales du Code.

En n'informant pas l'assureur des avis reçus, on l'expose à ne pas arriver à temps pour prévenir les conséquences du sinistre ; on lui cause ou on peut lui causer un préjudice. De là le principe d'une demande en indemnité basée sur les art. 1382 et suiv. C. civ.

Quelle sera la mesure de cette indemnité ? Ce sera celle du préjudice éprouvé et dûment justifié. A cette formule générale, MM. Lyon-Caen et Renault¹ substituent la formule suivante, intéressante par sa précision : « L'assuré
« doit conserver à sa charge les pertes, frais et
« dommages qui auraient pu être évités par les
« assureurs, s'ils avaient reçu avis de l'accident
« dans le délai fixé par la loi. »

Si l'inobservation de l'art. 374 n'entraîne pas la nullité de l'assurance, ne peut-on pas dire

1. *Précis*, n° 2205.

tout au moins qu'elle peut entraîner la déchéance du droit au délaissement ? En principe, non ; la loi ne l'a pas prononcée, et les déchéances ne peuvent pas plus que les nullités être prononcées¹. Cependant, le tribunal de Marseille et la Cour d'Aix² ont, en 1858 et 1859, repoussé la demande en délaissement sur la démonstration de l'assureur que le défaut d'avis l'avait empêché de prendre les mesures qui eussent prévenu le sinistre majeur. Mais alors il faut bien observer que la demande de l'assuré était rejetée, non en vertu d'une déchéance, mais en raison du fait personnel de l'assuré, qui, par sa négligence, avait indirectement occasionné le sinistre. Cette décision est équitable, mais fort subtile au point de vue juridique.

§ 1.

OBLIGATION DE TRAVAILLER A LA CONSERVATION DE LA CHOSE.

L'assurance est un contrat de bonne foi : l'assureur doit pouvoir compter sur la loyauté de l'assuré, soit au moment où se forme la convention, soit plus tard, pendant la durée des risques, soit au temps du sinistre.

1. Cass., 2 mars 1886 (S. 87, 1, 17).

2. Marseille, 13 août 1858. — Aix, 15 janvier 1859 (Rec. de Mars. 1858, 1, 301, et 1859, 1, 349).

Le législateur y a pourvu dans les art. 348, 374, 381, etc. : au moment du contrat, il pros- crit sévèrement les réticences et les déclarations inexactes ; pendant la durée des risques, il veut que les avis reçus soient aussitôt communiqués à l'assureur ; le sinistre survenu, il veut que l'assuré coopère personnellement, dans la mesure du possible, à l'atténuation du dommage. (Art. 381.)

Cette règle est de tous les temps : l'art. 45 de l'ordonnance (L. III, T. VI) l'imposait à l'assuré, et le Code a reproduit la règle ancienne.

Dans quels cas l'assuré doit-il travailler au recouvrement des effets naufragés ?

La rédaction du Code laisse à désirer ; elle ne nous fournit, pour ainsi dire, que des applications d'un principe général qui n'est écrit nulle part et qui est admis par tous.

L'art. 381 édicte cette obligation pour le cas de naufrage et d'échouement avec bris, l'art. 388 pour le cas d'arrêt de puissance, l'art. 391 pour le cas d'innavigabilité, l'art. 395 pour le cas de prise.

Sans doute, la formule de l'obligation varie selon la nature du sinistre ; elle consiste, selon les cas, en recouvrement, mainlevée, rachat, etc. ; mais une idée commune s'en dégage aisément : concours personnel de l'assuré à la conservation ou au sauvetage de la chose.

L'art. 629 § 1^{er} du code italien traduit plus heureusement que ne l'a fait l'art. 381 de notre Code cette obligation de l'assuré ; il s'exprime ainsi : « Dans le cas d'un sinistre quelconque, « le capitaine et l'assuré ou son préposé doivent « donner leurs soins pour le recouvrement et « la conservation des choses assurées, sans « préjudice de leurs droits envers les assu-
« reurs. »

Étendue de l'obligation de l'assuré. — Nous venons de voir qu'elle existe dans tous les cas ; il convient toutefois de formuler une restriction : la loi ne doit prescrire rien d'inutile ; or, il est bien évident que, si l'assureur lui-même donne des soins à la chose, le concours de l'assuré peut être superflu. Si l'assureur a le premier recouvré les effets, obtenu la mainlevée de l'arrêt, etc., l'assuré n'aura plus rien à faire.

Sans doute, la faculté pour l'assureur de procéder au recouvrement n'est pas inscrite dans l'art. 381 ; mais elle résulte des principes généraux, et spécialement des prescriptions de l'art. 374, ordonnant la transmission immédiate des avis à l'assureur, afin que ce dernier puisse prendre toutes mesures utiles à la conservation de la chose. L'art. 388, 2^e al., consacre expressément ce droit dans le cas d'arrêt ; la jurisprudence le reconnaît ¹.

1. Trib. civ. Seine, 10 août 1880 (*Gaz. Trib.*, 22 août 1880).

Au surplus, pour éviter toutes difficultés, les polices réservent à l'assureur le droit de prendre toutes mesures conservatoires et utiles ¹. Mais cette intervention de l'assureur est une faculté pour ce dernier et non pas une obligation ².

L'obligation de l'assuré est plus délicate à déterminer au point de vue des ressources personnelles de l'obligé et des sacrifices qu'il pourrait avoir à s'imposer. Il est incontestable qu'on ne peut exiger de lui un concours disproportionné avec ses moyens. Il ne nous semblerait même pas équitable de l'obliger à appliquer au seul recouvrement de la chose sinistrée les disponibilités dont il voudrait faire usage pour des entreprises fructueuses : les tribunaux auront à apprécier les circonstances.

Le devoir de restreindre le dommage dans les limites possibles ne s'applique pas seulement à la chose matérielle ; elle s'étend encore aux droits qui y sont attachés et dont la conservation peut atténuer les conséquences du sinistre. Si nous supposons, par exemple, un tiers responsable de l'événement, l'assuré devra prendre toutes mesures nécessaires pour assurer un recours contre les tiers. Ce sera le cas d'observer les articles 435 et 436, édictant, sous

1. Pol. franç. sur corps et pol. sur facultés, art. 30 et 19.

2. DESJARDINS, VII, n° 1475.

peine de déchéance, une protestation dans les vingt-quatre heures et une assignation dans le mois pour les cas prévus auxdits articles.

Si donc l'assuré a perdu par sa négligence, par l'inobservation des art. 435, 436, son recours contre le tiers responsable, l'assureur sera fondé à lui en faire grief; mais dans quelle mesure ?

Pourra-t-il conclure à l'irrecevabilité de la demande, en soutenant que l'assuré s'est mis dans l'impossibilité de le subroger dans ses droits ? Nullement; car l'assureur n'est à aucun titre la caution de l'assuré, et les dispositions de l'art. 2037 sont de droit étroit : il n'est pas caution, parce qu'il ne s'est pas engagé en vue d'une subrogation, et que son contrat, étant à titre onéreux, ne justifie pas la faveur exceptionnelle attachée à un acte qui est presque toujours un acte de bienfaisance ¹.

Par contre, l'assureur sera autorisé à réclamer une indemnité basée sur le préjudice que la négligence fautive de l'assuré lui aura occasionné. Le dommage pouvait être diminué par l'accomplissement d'une formalité : on l'a omise ; c'est une faute, un quasi-délit dont l'auteur doit supporter les suites. M. Lyon-Caen dit avec raison qu'il ne voit pas de motif pour distinguer entre les actes matériels de sauvetage et les

1. DESJARDINS, VII, n° 1474, 1.

formalités juridiques devant avoir le même résultat avantageux pour l'assureur ¹.

Le tribunal du Havre a fait de ce principe l'application suivante à une assurance sur facultés.

Après diverses fortunes de mer qui avaient nécessité des sacrifices dans l'intérêt commun, le navire dut revenir à son point de départ ; la marchandise fut débarquée, et, après expertise, reconnue assez avariée pour que la vente en fût ordonnée.

L'assuré avait fait délaissement.

Il fut nommé séquestre judiciaire de la marchandise, et, en cette qualité, il en toucha le prix.

Avec les fonds perçus, l'assuré paya les dépenses du navire ; mais il omit de demander des comptes au capitaine et de régler en avaries avec ce dernier. Il laissa partir le navire sans avoir acquitté ou garanti sa dette envers la cargaison, et, en agissant ainsi, il avait, dit le jugement, exposé le recouvrement de la créance à des difficultés de procédure et à des fortunes de mer dont le navire était à peu près le gage unique.

Par là même, il avait manqué à son obliga-

1. LYON-CAEN, note sous un arrêt de rejet du 2 mars 1886 (Sir. 7, 1, 17). — Voir aussi D. DANJON, *Eléments*, n° 642 bis.

tion de travailler au recouvrement des effets naufragés; il avait négligé « de parfaire
« l'accomplissement de son mandat, en ce que,
« les effets naufragés ou leur contre-valeur
« étant matériellement à l'abri du naufrage, il
« ne s'agissait plus que d'en opérer le recouvre-
« ment en réclamant les fonds à celui qui
« réellement en devait compte ».

En conséquence, le tribunal autorise l'assureur à retenir, sur la somme qu'il doit, le montant de la créance des facultés sur le navire ¹.

C'est en application de cette règle que l'art. 381 impose à l'assuré l'obligation de sauvegarder, non seulement la chose matérielle, mais encore les droits qui s'y rattachent.

Le législateur a fait plusieurs applications du principe de l'art. 381, spécial au cas de naufrage et d'échouement avec bris.

En cas de prise, il impose à l'assuré le devoir d'aviser l'assureur; mais, si les circonstances y font obstacle, il lui permet d'effectuer lui-même le rachat à charge de le notifier. (Art. 395.)

Ici, ce n'est plus à vrai dire une obligation, car c'est à l'assureur de juger de l'opportunité du rachat; mais, comme on ne peut pas toujours le renseigner à temps, qu'une occasion

1. Havre, 23 juillet 1870 (Rec. Havre 1879, 1, 282).

favorable pourrait échapper, l'assuré est autorisé à traiter avec le capteur. Comme toutefois l'assureur ne saurait être engagé malgré lui, la loi décide qu'il ne sera pas tenu de prendre la composition à son compte. Une fois averti, il aura vingt-quatre heures pour choisir entre le rachat (qu'il supportera comme avaries) avec continuation des risques et la composition avec délaissement de la chose. Un silence de vingt-quatre heures est considéré comme un refus. (Art. 396.)

Il va sans dire que, dans l'hypothèse du délaissement, l'assuré, redevenu propriétaire *ex causa nova*, ne sera plus garanti par l'assurance, et qu'il sera libre de se couvrir des risques par un nouveau contrat.

En cas d'acceptation du rachat par l'assureur, celui-ci supporte les frais de rachat, et continue de courir les risques. (Art. 396, 2^e al.) Il peut donc, en cas de sinistre majeur survenant par la suite, être tenu au déboursement d'une somme supérieure à celle promise. Cela est vrai; il en est du reste ainsi en cas d'innavigabilité suivie du transbordement des facultés (art. 393); mais on peut dire que, par la composition comme par les frais de transbordement, l'assureur achète la chance d'échapper à un délaissement certain : c'est sa propre affaire qu'il améliore par ce sacrifice, et l'on ne

saurait dire qu'il paye plus que la valeur assurée.

En cas d'innavigabilité, il faut distinguer selon qu'il s'agit d'une assurance sur corps ou d'une assurance sur facultés.

L'assurance sur corps donnera lieu à l'application de l'art. 381.

Si l'*innavigabilité* est *absolue*, l'assuré qui serait à même de le faire aurait à prendre toutes mesures conservatoires : sauvetage des débris, vente pour compte de qui de droit, etc.

En cas d'*innavigabilité relative*, il aurait à faire son possible pour se procurer des fonds, des ouvriers, des matériaux ; en un mot, faire le nécessaire pour remettre le navire en état de continuer sa route.

Le cas de l'*assurance sur facultés* est réglé par l'art. 391. Pour que les facultés chargées sur le navire puissent être délaissées, il faut que, dans les six mois ou dans l'année, on ne trouve pas un autre navire pour les transborder. (Art. 394.) Si l'assuré était sur les lieux, son devoir serait de chercher un nouveau navire ; mais cette éventualité est fort rare. Aussi la loi (art. 391) a-t-elle prescrit au capitaine, mandataire légal des deux parties, de faire toute diligence à cet effet.

Si le transbordement est impossible, il y a lieu à délaissement ; si les marchandises sont

transbordées, l'assureur conserve les risques de la chose jusqu'à la fin du voyage, et il supporte « en outre », dit l'art. 393, les frais de transbordement, etc. Nous avons déjà vu et expliqué comment il se trouvait ainsi exposé à payer plus que la somme assurée.

L'*arrêt de prince* oblige l'assuré à faire, dans les délais légaux (six mois ou un an — art. 387), les démarches nécessaires pour obtenir la mainlevée de l'arrêt. (Art. 388.) S'il réussit, ses frais passeront en avaries ; s'il ne réussit pas, et si l'arrêt se prolonge suffisamment, il délaissera, mais sans pouvoir répéter le prix de ses démarches inutiles ; car, alors, ce serait l'assuré lui-même qui recevrait de l'assureur plus que la valeur assurée¹.

Conséquences du concours de l'assuré dans le recouvrement de la chose. — L'ordonnance de 1681 (L. III, T. VI, art. 45), s'exprimait ainsi : « L'assuré pourra travailler au recouvrement « des objets naufragés, *sans préjudice du délais-* « *sement*, qu'il pourra faire en temps et lieu, etc. »

Cette rédaction répondait à l'objection de certains auteurs qui s'étaient imaginé qu'en recouvrant les effets sinistrés et en en prenant possession, l'assuré devait être réputé avoir abdiqué le droit de délaisser².

1. DE VALROGER, IV, n° 1926. — DESJARDINS, VII, n° 1476.

2. CASAGÉRI, *Discours*, n° 14 et suiv.

Émérigon¹ observait que le mot « pourra » impliquait la conservation du droit au délaissement.

Afin d'éviter toute équivoque, les rédacteurs du Code ont spécifié que l'assuré « doit » travailler au recouvrement « sans préjudice du délaissement ». Les droits de chacun sont ainsi sauvegardés : celui de l'assureur, pour compte de qui la chose est recouvrée, et celui de l'assuré, qui entend délaisser. Ces principes ne sauraient donner lieu à difficultés. Ils sont admis par la jurisprudence, dont les décisions sont justifiées à la fois par le Code et par le texte des polices ; la police française porte que, « tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et l'assureur peut procéder au sauvetage ». On ne saurait donc soutenir que, par le sauvetage, l'assureur ou l'assuré a pris possession de la chose. Ainsi l'a décidé la Cour de Rouen, le 10 décembre 1879², dans une espèce où l'assuré sur facultés avait, après la relâche du navire, fait expertiser les marchandises et les avait fait vendre de gré à gré. La Cour estime qu'en agissant ainsi, l'assuré n'avait fait que remplir une obligation ; qu'il avait été dépossédé par la vente, et qu'il n'y avait pas lieu de le déclarer déchu du droit au délaissement.

1. ÉMÉRIGON, *Assur.*, chap. XVII, sect. VII.

2. Rec. Havre, 1880, II, 131.

La même Cour, par arrêt du 4 avril 1881¹, jugeait, d'autre part, qu'en faisant revenir la marchandise avariée au port d'expédition pour la bonifier et la réexpédier à leurs frais, les assureurs n'avaient fait qu'user de leur droit ; qu'il n'y avait rien à reprendre dans leurs agissements, et qu'on ne pouvait valider un délaissement que rien ne justifiait.

En d'autres termes, on ne saurait induire des opérations de sauvetage ou même de la vente de la chose, lorsque cette vente est nécessitée par les circonstances, une prise de possession opposable au sauveteur, qu'il soit assureur ou qu'il soit assuré.

En travaillant au recouvrement de la chose, l'assuré agit évidemment dans l'intérêt de l'assureur ; il devient donc créancier de ce dernier pour le montant de ses avances : l'équité le veut, et la loi commerciale le dit expressément. (Art. 381.) Ce n'est d'ailleurs que l'application des règles ordinaires du mandat. (Art. 1999 C. civ.) L'assuré a droit, en outre, aux intérêts de ses avances, du jour où elles ont été faites. (Art. 2001 C. civ.)

Les circonstances dans lesquelles naît la créance de l'assuré contre l'assureur présentent une double particularité. En premier lieu, l'as-

1. Recueil Havre 1881, II, 98.

sueur ne peut, à première vue, prévoir l'importance du sacrifice nécessaire à la salvation de la chose ; en second lieu, la précipitation avec laquelle on procède pour prévenir ou arrêter le sinistre, ne permet pas à l'assureur de se ménager des preuves régulières et complètes de ses débours.

De là, une double dérogation aux règles générales : 1^o en ce qui concerne le chiffre de la créance, 2^o en ce qui concerne la preuve.

La créance de l'assuré est limitée ; elle ne saurait excéder la valeur des effets recouvrés (art. 381) ; il n'aura plus, comme un mandataire ordinaire, droit au remboursement intégral de ses avances ; s'il procède au sauvetage, il est à même de se renseigner et d'apprécier l'opportunité des frais qu'il expose : il doit voir si l'objet assuré vaut la dépense à faire pour le sauver. En ne s'éclairant pas suffisamment, il commet une imprudence dont l'assureur ne doit pas avoir à supporter les suites ¹.

Pour échapper à cette règle, l'assuré devrait produire un mandat conventionnel, tel que celui qui existe dans certaines polices ², et par lequel les assureurs promettent de reconnaître « tous les frais » qui seront faits pour la salvation ou

1. Cassat., 25 novembre 1872 (D. P., 73, 1, 144).

2. *Police du Havre*, art. 12^o.

la conservation des effets assurés, ou encore établir une faute engageant la responsabilité personnelle de l'assureur. (Arrêt précité du 25 novembre 1872.) Mais, en dehors de ces deux cas, la créance de l'assuré sera toujours limitée à la valeur de la chose.

La créance de l'assuré est établie par l'affirmation du créancier : c'est là son second caractère, lequel, soit dit incidemment, suffirait à justifier la limitation de la créance.

Pourquoi l'assuré est-il dispensé de fournir des preuves ? Parce qu'il n'a pas toujours le temps de se ménager des justifications, et qu'il ne doit pas être arrêté dans son travail par la préoccupation des quittances à retirer ou des pièces à produire : l'intérêt même de l'assureur le veut ainsi. Ce dernier aura au surplus la ressource du serment.

La règle ci-dessus est formelle (art. 381) ; cependant l'hypothèse suivante n'est pas sans difficulté.

Un assuré présente un compte d'avances ; l'assureur critique certains articles de son compte : était-il fondé à le faire ? Le texte de la loi est contraire à cette prétention. On peut dire que, si l'assureur était recevable à critiquer un article de compte, il pourrait critiquer tout le compte article par article, et que, dès lors, l'assuré ne serait plus cru sur son affir-

mation¹. Le tribunal de Marseille² a jugé le contraire, et M. Ém. Cauvet³ approuve cette solution.

Nous estimons que ce dernier auteur est dans la vérité, non pas que la règle de l'art. 381 soit absolue et qu'elle doive toujours être appliquée, le cas de fraude excepté; mais parce que, dans l'espèce, l'assuré a renoncé au bénéfice de l'art. 381. Sans doute, on ne doit pas être trop aisément présumé renoncer à son droit; mais certaines circonstances peuvent être assez caractérisées pour impliquer cette renonciation. Lorsque, par exemple, un droit est aussi exceptionnel que celui de l'art. 381, on est fondé à dire que le titulaire de ce droit n'en veut pas user par cela qu'il revient de lui-même au droit commun. Il pouvait se contenter d'indiquer un chiffre total, sans justification d'aucune sorte; il préfère présenter un compte et donner des détails destinés à appeler l'examen et le contrôle du débiteur: pourquoi donner un décompte, si ce n'est pour qu'il soit vérifié? Les actes ne doivent pas, jusqu'à preuve contraire, être réputés inutiles et dépourvus de signification. C'est à cette signification que nous nous attachons pour voir dans

1. DESJARDINS, VII, n° 1474, note 3, sous le 5^e al.

2. Marseille, 27 mai 1851 (Rec. Mars., T. XXX, I, 154).

3. CAUVET, *Assur.*, II, n° 429.

la présentation d'un compte une renonciation au bénéfice de l'art. 381.

Garantie de la créance de l'assuré. — En faisant des avances pour la conservation de la chose, l'assuré est dans la situation des créanciers privilégiés de l'art. 2102 C. civ., § 3. Il pourrait également invoquer l'art. 191 C. com., en se référant, suivant les circonstances, à tel ou tel alinéa du texte.

Son privilège porte-t-il sur le corps et sur les facultés et dans quelle mesure ?

Un navire s'était échoué avec son chargement de pétrole ; le sauvetage du navire et de la marchandise avait été fait dans une opération unique : le sauvetage de l'une était le résultat de l'autre.

Le sauveteur prétendait à un privilège indivisible sur corps et sur facultés ; le propriétaire des marchandises soutenait, au contraire, que le sauvetage était une opération de salut commun, et que les facultés ne devaient contribuer que dans la proportion fixée par un règlement d'avaries communes. (Article 401 Code commerce.)

La question fut portée devant la Cour de Caen et devant la Cour suprême, et il fut décidé avec raison que le privilège du sauveteur était indivisible ; que l'étendue des droits du sauveteur ne pouvait dépendre du résultat futur d'un

règlement d'avaries, destiné à régler uniquement les rapports des parties qui avaient souscrit le contrat d'affrètement; que, par suite, l'indivisibilité du privilège du sauveteur pouvait s'exercer aussi bien sur les facultés que sur le navire¹.

La décision ci-dessus avait été rendue dans une espèce où le sauveteur était un tiers étranger; mais il n'y aurait aucune raison pour ne pas l'appliquer à l'hypothèse où le sauvetage aurait été effectué par l'assuré.

Sanction de l'obligation de l'assuré. — L'article 381 ne prononce aucune déchéance contre l'assuré qui ne travaillerait pas au recouvrement de la chose; on ne saurait dès lors l'introduire dans la loi. L'assureur sera donc uniquement fondé à réclamer des dommages-intérêts en justifiant du préjudice que la négligence de l'assuré lui aura causé. Aucune loi, dit la Cour de cassation, ne fait de l'exécution de cette obligation une condition de délaissement².

1. Civ. rejet, 29 mai 1878 (D. P. 1878, 1, 427). — On peut observer en outre que, le créancier privilégié sur plusieurs immeubles ayant la faculté d'exercer son privilège sur tel immeuble qu'il lui plaît de désigner (articles 2134 et 2166), il doit en être de même pour le créancier privilégié sur plusieurs meubles.

2. Req., 5 janvier 1870 (D. P. 72, 1, 35).

§ 5

OBLIGATION DE PROUVER LES FAITS ÉTABLISSANT LA RESPONSABILITÉ
DE L'ASSURÉ.

En dehors du cas particulier prévu par l'article 381, l'assuré doit, comme tout demandeur, justifier des faits propres à établir la légitimité de sa demande. Il doit prouver sa qualité, la mise en risques, le sinistre et enfin le dommage éprouvé : la question est, on le voit, fort complexe ; nous nous en occuperons au chapitre V, en parlant des formes du délaissement et des voies à suivre pour y parvenir.

§ 6

OBLIGATION DE DÉCLARER LES ASSURANCES OU EMPRUNTS A LA GROSSE
SUR L'OBJET ASSURÉ.

D'après l'article 53 de l'ordonnance, l'assuré était tenu, en faisant son délaissement, de déclarer toutes les assurances et l'argent prêté à la grosse sur les effets assurés.

L'article 379 Code commerce prescrit la même obligation à l'assuré qui a fait délaissement¹.

1. L'art. 318 contient une prescription analogue pour le moment de l'assurance, et il est admis par tout le monde, sauf par la Cour suprême, que les déclarations de l'article 348 se réfèrent à des faits

Cette règle n'est que l'application du principe que l'assurance ne doit pas être une source de bénéfices pour l'assuré. (Cf. art. 359.) Il serait, en effet, loisible à un assuré qui aurait deux assurances cumulatives sur le même objet de les laisser ignorer à ses deux assureurs, et de recevoir une indemnité des deux mains. De même, sans les prescriptions des art. 379 et 380, l'assuré qui aurait emprunté à la grosse à l'insu de son assureur, pourrait, en cas de sinistre, recevoir l'indemnité d'assurance, tout en conservant l'argent avancé par le prêteur et non restituable en cas de sinistre.

La loi n'a exigé cette déclaration que pour le cas de délaissement : il y aurait les mêmes raisons pour l'exiger en cas de règlement d'avaries ; mais le Code n'en a pas parlé, et la matière du délaissement est de droit étroit. On ne saurait donc l'étendre à l'hypothèse d'un sinistre mineur ; il faudra se cantonner dans l'art. 359.

Étendue de l'obligation de l'assuré. — Nous avons à l'examiner au point de vue du déclarant, au point de vue du contrat à assurer, de la chose assurée et du temps de la déclaration.

antérieurs ou tout au plus contemporains de la signature du contrat ; tandis que la déclaration de l'article 379 ne vise que les faits postérieurs à la signature et antérieurs au délaissement.

Les arrêts du 13 juillet 1852 (D. P. 52, 1, 278) et 4 avril 1887 (D. P. 87, 1, 241) sont universellement critiqués. — Voyez : DE VALROGER, III, 1522 ; — É. CAUVET, I, 497 ; — DESJARDINS, VII, 1163 bis.

Au point de vue du déclarant, l'obligation incombe à l'assuré, à ses mandataires ou à ses cessionnaires.

L'assuré en est tenu, s'il a souscrit personnellement l'assurance, ou s'il s'est fait assurer par commissionnaire ; il doit même, d'après le texte formel de l'art. 379, révéler les assurances qu'il a simplement « ordonnées et qui n'auraient » pas été conclues ». Ce surcroît d'exigences a pour but de prévenir les prétextes et de couper cours aux faux-fuyants en cas de défaut de déclaration¹. L'art. 379 est, à ce point de vue, plus complet que l'art. 53 de l'ordonnance.

Le commissionnaire doit déclarer les autres assurances souscrites par son commettant².

Le tiers porteur, celles souscrites par son cédant, les endosseurs et le signataire de la police³.

Les contrats à déclarer sont les assurances et les emprunts à la grosse. La loi dit « toutes » les assurances, c'est-à-dire toutes celles contemporaines de la signature de l'acte comme celles qui ont été conclues postérieurement à l'acte : sans doute, ces dernières peuvent être atteintes par l'art. 359 et ne plus subsister ; mais

1. LAURIN, IV, p. 163. — Voy. Marseille, 12 novembre 1824 (Rec. de Mars., v, 1, 357).

2. Marseille, 13 août 1824 (Rec. de Mars., v 1, 247).

3. Marseille, 11 août 1823 (Rec. Mars., IV, 1, 232).

elles ne peuvent pas faire double emploi et être valables ; en tout cas, elles renseigneront l'assureur sur la valeur de la chose, et elles pourront éveiller ses soupçons ¹.

On a toutefois contesté l'obligation de déclarer les emprunts à la grosse « postérieurs » à l'assurance, parce qu'ils ne sont plus un élément de la valeur assurée ². Cette manière de voir est, croyons-nous, en contradiction avec le texte de l'art. 379, parlant de l'argent « pris à la grosse », sans spécifier à quelle époque, et aussi avec l'esprit de la loi, dont le but est d'empêcher l'assuré de toucher l'entière valeur de la chose, alors qu'il en a déjà reçu une partie des mains du prêteur.

Au point de vue du contrat à déclarer, on s'est demandé si, en l'absence d'une autre assurance, le sinistré était tenu de faire une déclaration négative.

L'article 379 ne l'exige pas, puisqu'il se place dans l'hypothèse d'assurances multiples. Ce serait donc l'étendre que de l'appliquer au cas d'une assurance unique ; or, la sanction de cet article est tellement rigoureuse, qu'elle le rend inextensible. On a objecté, il est vrai, qu'une déclaration était nécessaire pour faire

1. DE VALROGER, IV, n° 1823.

2. Marseille, 5 juillet 1851 (Rec. Mars., 1851, 1, 301. — LYON-CAEN et RENAULT, *Précis*, n° 2207 bis.

courir les délais du payement de l'indemnité. Mais l'objection n'est, au fond, qu'une pétition de principe : sans doute, il faudra une déclaration pour faire courir les délais de payement ; ce ne sera toutefois qu'à une condition, c'est que la déclaration soit exigée ; or, c'est justement la question soulevée pour la déclaration négative.

Au point de vue de la chose assurée, l'application de l'article 379 est parfois très délicate. La formule suivante permettra de résoudre les hypothèses variées que l'on peut rencontrer : en cas d'assurances multiples, la déclaration sera nécessaire lorsque les assurances auront un point de contact qui permettrait de les confondre, non dans le cas contraire ¹.

S'il s'agit du navire, un quirataire assuré n'aura pas à déclarer les assurances conclues par les autres quirataires. Le propriétaire unique devra, par contre, déclarer l'assurance distincte du fret net, afin que l'on puisse vérifier si l'assurance du fret n'excède pas la proportion normale du fret brut à justifier. De même, en cas d'assurances séparées de la mise hors, cette dernière devra être révélée à l'assureur, pour qu'il vérifie si les évaluations de l'assuré ne dissimulent pas un cumul prohibé.

S'il s'agit des facultés, il n'y aura aucun

1. DESJARDINS, VII, n° 1492.

danger de confusion ou mieux de cumul d'assurances, lorsque les choses assurées seront, quoique faisant partie du même chargement, différenciées par leur nature ou par leurs marques. L'art. 379 ne sera pas applicable.

Mais il y aurait danger de confusion et nécessité de déclarer les autres assurances, si les divers contrats portaient sur des quotités non marquées d'une même marchandise ou sur une quotité non marquée et sur une série munie de ses marques. Il en serait de même pour le cas de deux assurances portant séparément sur la chose et sur le profit espéré.

Le temps où la déclaration doit être effectuée paraît être le moment du délaissement : « en faisant le délaissement », dit l'art. 379.

Cependant, rien n'empêchera de la faire plus tard, pourvu, bien entendu, que le droit au délaissement ne soit pas éteint par prescription. (Art. 373 et 431.)

Forme de la déclaration. — L'article 379 emploie le mot « notifier ». On admet que la correspondance suffit. Nous renvoyons à ce que nous avons dit sur les articles 383 et 387.

Sanction de l'obligation de l'assuré. — Les manquements peuvent être de diverses sortes :

Si l'assuré ne fait aucune déclaration ou s'il fait une déclaration tardive, le délai légal de trois mois donné à l'assureur pour payer

(article 382) ne courra que du jour de la déclaration (article 379) : nous supposons que le droit au délaissement n'est pas prescrit.

Si l'assuré fait une déclaration inexacte, mais non frauduleuse, il pourra la compléter ou la rectifier. Dans ce cas, on se demande si les délais de paiement partiront du jour de la déclaration erronée ou du jour de la rectification. On admet généralement que ce sera du jour de la rectification, puisque c'est seulement à partir de ce moment qu'il existe une véritable déclaration de nature à éclairer l'assureur¹.

Si enfin la déclaration est frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance, et il est tenu de payer les sommes empruntées, nonobstant la perte ou la prise du navire. (Article 380.)

Par fraude, il faut entendre, dit M. Desjardins², une dissimulation de nature à procurer à l'assuré un bénéfice aux dépens de l'assureur. On a soutenu qu'il y avait fraude dans le cas, très rare, il est vrai, d'une déclaration sciemment inexacte de l'assuré, mais basée sur une erreur de calcul et non susceptible de procurer un bénéfice illicite³.

1. LYON-CAEN et RENAUT, *Précis*, n° 2207 bis. — *Contra* : DE VALROGER, IV, n° 1832.

2. DESJARDINS, VII, n° 1493 bis.

3. LOCRÉ, Code comm., IV, p. 266,

Cette opinion est justement repoussée en vertu de l'adage : *Fraus non in consilio, sed in eventu.*

La preuve de l'inexactitude d'une déclaration incombe à l'assureur ; une fois la fausseté démontrée, c'est à l'assuré de prouver qu'il n'y a pas fraude.

CHAPITRE IV

OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR.

D'une façon générale, l'assureur est tenu de réparer le dommage provenant de la fortune de mer et couvert par la police.

En notre matière, il est plus spécialement obligé au paiement de l'indemnité due à l'assuré victime du sinistre majeur.

De plus, comme il est substitué à l'assuré dans les droits de ce dernier sur la chose assurée, tels que les actions en dommages et intérêts contre les tiers responsables de l'événement, il est substitué à l'assuré dans les dettes afférentes auxdits objets, pourvu que ces dettes se rapportent à la période des risques assurés.

Nous aurons à examiner plus complètement ces règles ne nous occupant des effets du délaissement ; le présent chapitre n'est donc qu'un chapitre de renvoi.

CHAPITRE V

CONDITIONS DE VALIDITÉ DU DÉLAISSEMENT.

Le délaissement est tout d'abord subordonné aux conditions générales du contrat d'assurance : validité de la police, importance et temps des risques, droit à la police, intérêt pécuniaire, etc.

Nous n'avons à examiner ici que les conditions spéciales au mode de règlement que nous étudions. Elles sont de deux sortes ; les unes regardent le fond ; les autres concernent la forme : les premières feront l'objet de ce chapitre ; il sera parlé des autres dans le chapitre suivant.

Les conditions proprement dites de validité du délaissement sont au nombre de trois ; il faut : 1° un sinistre majeur, 2° un délaissement intégral, 3° un délaissement pur et simple.

Les sinistres majeurs nous sont connus ; il suffit de rappeler que les parties sont libres d'étendre ou de restreindre dans la convention les cas de délaissement limitativement fixés par le Code. C'est un droit dont les assureurs ont usé ; ils en ont réduit le nombre, et ils se sont

attachés à les déterminer par le résultat matériel de l'événement, bien plutôt que par la dénomination légale. C'est ainsi qu'ils sont parvenus à éviter quelques-unes des nombreuses difficultés auxquelles a donné lieu la rédaction du Code. Nous renvoyons à ce que nous avons dit ci-dessus.

Le délaissement doit être intégral et sans conditions : c'est ce que nous allons voir dans les deux paragraphes ci-après.

§ 1^{er}

LE DÉLAISSEMENT DOIT ÊTRE INTÉGRAL. (Art. 372)

L'article 372 porte que « le délaissement ne peut être partiel ». Cette formule négative est la reproduction de l'article 47 de l'ordonnance, ainsi conçu : « On ne pourra faire délaissement d'une partie et retenir l'autre. » Il n'est pas permis à l'assuré de cumuler l'action en avaries et l'action en délaissement, ni de conserver pour lui les objets sains et d'abandonner les objets avariés. Valin ¹ observait en effet que « le contrat d'assurance, étant individu, ne peut souffrir aucune division ». La logique et l'équité justifient cette règle : le délaissement

1, VALIN, *Ordonnance* (art. 47),

repose sur l'idée d'une perte entière, réelle ou fictive, et nécessite l'abandon complet de la chose perdue. Il serait en outre contraire à la justice de réserver à l'assuré toutes les chances favorables, et de l'autoriser à conserver les parties non avariées en laissant à l'assureur les risques des choses endommagées ou détruites : voilà pourquoi le délaissement doit être total.

Mais, comme le dit Émérigon¹, quelque simple que cette règle paraisse, elle a besoin de quelque interprétation.

Il va de soi, et le second alinéa de l'article 372 le porte expressément, que, malgré son indivisibilité, le délaissement ne doit s'étendre qu'aux effets qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

C'est donc l'assurance qu'il faut examiner avant tout. Elle peut se présenter sous diverses formes ; elle peut avoir été conclue par une ou plusieurs polices avec un seul ou plusieurs assureurs, pour la totalité de la chose mise en risques ou pour une partie seulement.

L'assurance par police unique ne donne lieu à aucune difficulté lorsqu'il n'y a qu'un seul assureur, et que la chose assurée est parfaitement déterminée, soit quant à sa nature, soit quant à la somme. « Si, par exemple, disait

1. ÉMÉRIGON, *Assur.*, ch. 17, sect. 8.

« Pothier¹, je n'avais fait assurer que les indigos et que je n'eusse pas fait assurer les sucres, « je ne serais obligé de délaisser que ce qui est « resté des indigos, et je ne serais pas obligé « de délaisser les sucres. » Il en serait souvent de même, dit M. Desjardins², si les sucres et les indigos avaient été assurés pour des sommes distinctes par la même police.

Si nous supposons encore une assurance à concurrence de 50.000 francs sur un chargement de 100.000 francs, le délaissement serait total dès l'instant où il aurait pour objet la moitié de ce que l'on peut sauver³. Peu importe que le découvert existe au départ ou qu'il procède, en cas d'assurance à prime liée, de l'augmentation de valeur du chargement de retour. Cette augmentation procède, selon la remarque de M. Desjardins⁴, du profit acquis par l'assuré, et constitue pour ce dernier un découvert dont il reste l'assureur.

Dans l'assurance par police unique, il peut y avoir plusieurs assureurs ; comme en principe ils ne sont pas obligés solidairement, le délaissement serait total, par là même que l'on

1. POTHIER, *Assur.*, n° 233.

2. *Droit com.*, VII, n° 1576.

3. Il est vrai que nous sommes ici dans l'hypothèse où il y a plusieurs assureurs, le chargeur restant son propre assureur pour le montant du découvert.

4. DESJARDINS, *loc. cit.*

abandonnerait à chacun la part proportionnelle du risque le concernant. La solution serait tout autre dans le cas exceptionnel d'assureurs multiples et solidaires : le délaissement devrait comprendre l'intégralité de la chose ou de la somme assurée.

Lorsque les contrats sont faits par polices multiples, il faut considérer qu'il y a autant d'assurances que de polices¹, et observer séparément la règle de l'art. 373 pour chaque contrat pris isolément.

En ce qui concerne l'objet assuré, il doit, nous venons de le voir, être abandonné dans son intégralité, jusqu'à concurrence du risque souscrit. Cependant, il arrive souvent que les assureurs, tout en acceptant les risques d'un chargement entier, déclarent ne l'assurer que par séries. Dans cette hypothèse, la marchandise peut n'être perdue que pour une faible partie, et avariée ou saine pour le surplus : comment procéder, s'il survient un sinistre ?

La doctrine et la jurisprudence sont d'accord pour voir dans cette assurance, unique en apparence, une assurance multiple ou plutôt divise, et pour autoriser le délaissement d'une série déterminée, quoique les autres ne soient pas

1. A moins toutefois que les diverses polices ne se modifient ou ne se complètent l'une l'autre ; en ce cas, elles rentrent dans l'hypothèse de la police unique.

susceptibles d'abandon. Un arrêt de rejet du 18 mars 1878¹, confirmatif d'un arrêt de Paris, décide que les groupements spécifiés dans la police équivalent à des chargements séparés ; d'où la conséquence que des solutions diverses peuvent être adoptées pour chaque groupe pris individuellement.

La règle de l'intégralité de l'objet à délaisser pourrait offrir des difficultés dans l'espèce suivante. L'assuré a le droit de faire échelle ; dans les différents ports d'échelle, une partie de la marchandise assurée a été déchargée ; survient un sinistre : l'assureur devra, bien entendu, délaisser la marchandise qui se trouve à bord ; mais sera-t-il obligé de délaisser aussi celle qui a été débarquée ? Non, dit la doctrine² ; car cette marchandise est en lieu de sûreté ; de plus, le délaissement ne s'étend qu'aux effets exposés aux risques. (Art. 372 C. comm., 2^{me} al.)

Quelles seront dès lors les obligations de l'assureur ? D'après MM. Lyon-Caen et Renault, il faut distinguer si les marchandises restées à bord ont une valeur inférieure à la somme assurée : en pareil cas, l'assureur doit une somme inférieure à cette valeur.

1. D. P., 1878, I, 351.

2. R. DE COUDER, *Dict. de D. com.* — BOULAY-PATY, t. IV, p. 287. — PARDESSUS, n° 851. — BOISTEL, *Précis*, n° 1419. — LYON-CAEN et RENAULT, *Cours*, t. VI, n° 1381.

Mais si, au contraire, les marchandises demeurées sur le navire ont une valeur égale ou supérieure à la somme assurée, l'indemnité entière devra être payée ; car, disent MM. Lyon-Caen et Renault, l'assuré a pu disposer de son découvert comme il l'entendait¹.

A cette opinion, nous préférons celle de M. Boistel², d'après laquelle « les assureurs ne
« devront de la somme assurée qu'une somme
« proportionnelle aux objets restés sur le navire ;
« si les effets chargés étaient entièrement cou-
« vertis par l'assurance, le déchargement par-
« tiel a dégagé d'autant les assureurs ; s'ils
« n'étaient pas entièrement couverts, l'assuré a
« été son assureur pour une part : le décharge-
« ment partiel doit profiter aux assureurs
« comme à lui, et libérer toujours les assureurs
« d'une somme proportionnelle à la valeur des
« objets déchargés ».

L'assuré, objecte-t-on à cette opinion, a pu disposer de son découvert comme il l'entendait. A cela, on peut répondre que, si les objets qu'il a déchargés avaient d'abord péri, il se serait fait indemniser par les assureurs. De plus, l'assuré ne peut être maître de faire porter à son gré l'assurance sur tels ou tels objets ; s'il avait cette

1. LYON-CAEN et RENAULT, cité. — ÉMÉRIGON, *op. cit.*, ch. XVII, sect. VII. — Voy. aussi D. DAXJON, *Éléments*, 740, en note.

2. *Cours*, n° 1419.

faculté, une assurance partielle le garantirait le plus souvent tout aussi bien qu'une assurance totale.

L'intégralité de l'objet à délaisser s'applique, non seulement au principal, mais encore aux accessoires ; tel serait le droit à la contribution pour cause d'avaries communes antérieures au sinistre majeur : cette part constitue un véritable sauvetage (Havre, 25 février 1861)¹, et doit revenir aux assureurs. Telle encore serait la créance du prix des marchandises vendues en cours de route. Le tribunal du Havre l'a ainsi jugé dans une circonstance où les facultés avaient été vendues à la requête du porteur d'une lettre de grosse, et où un reliquat du prix avait été déposé à la caisse des consignations. Le tribunal décida avec raison que la vente de la chose assurée donnait ouverture au délaissement, mais que, par contre, le solde disponible du prix de vente devait être abandonné aux assureurs ².

La question des accessoires à abandonner aux assureurs a été soulevée plusieurs fois à l'occasion du sinistre du navire. On s'est demandé si les agrès, l'armement, la machine, devaient à ce titre être compris dans le délaisse-

1. Rec. du Havre. 1861, I, 59.

2. Rec. du Havre, 1866, I, 73.

sement. La raison de douter n'apparaît avec évidence qu'autant que les assurances de ces diverses parties sont, quoique contenues dans la même police, distinctes au moins quant à la détermination des valeurs : on a, par exemple, assuré 50,000 fr. sur la coque et 30,000 fr. sur la machine. Si, en effet, l'assurance est indivise, l'hésitation n'est guère possible, et nous comprenons sans peine un arrêt de Bordeaux du 11 mai 1870 ¹, jugeant qu'une assurance ayant été faite sur corps, quille, agrès, apparaux et généralement sur toutes les dépendances du navire, le délaissement devait englober même la partie des agrès laissée à terre et non placée sur le navire au moment de l'incendie qui l'avait détruit.

Mais, lorsque l'assurance est divisée, que l'assureur a accepté de couvrir le risque du navire pour une certaine somme, et celui de l'armement, des agrès, de la machine, pour une autre, on peut se demander si l'intention des parties n'a pas été de faire des groupements séparés et des assurances distinctes, comme au cas de l'assurance par séries. La jurisprudence s'est prononcée plusieurs fois pour la négative, et la raison de décider a été que les agrès, la machine, sont l'accessoire nécessaire du navire ; d'où il résulte

1. D. P. 1870, II, 19.

qu'à moins de clause formelle, assureur et assuré sont censés avoir unifié l'un et l'autre au point de vue du règlement. Ainsi jugé notamment le 10 janvier 1877 ¹ par la Cour de Rouen, à l'occasion du sinistre d'un bateau de pêche, dont le corps et l'armement avaient été assurés pour des valeurs séparées, mais par une même police.

Le fret est un accessoire du navire, puisqu'il en est le fruit; il en est de même du prix de transport des passagers², auquel l'art. 386 C. com. était, par identité de motifs, appliqué avant la loi de 1885.

Le fret doit-il être compris comme accessoire dans le délaissement du navire ?

Jusqu'en 1885, l'affirmative était certaine : l'art. 386 le prescrivait formellement; il n'y avait de désaccord que sur le point de savoir si le contraire pouvait être stipulé. La raison de douter venait de ce que l'art. 386 n'avait pas entièrement reproduit l'art. 6 de la déclaration de 1779. D'après la déclaration, le délaissement du fret était de droit, à moins de « clause contraire ». Or, les rédacteurs du Code n'avaient pas ajouté cette restriction de la « clause contraire », et l'on en concluait généralement que le silence

1. Cour de Rouen, 27 janvier 1852 (D. P. 53, II, 62).

2. DESJARDINS, T. VI, n° 1235, note. — LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de Droit comm.*, T. VI, n° 1379.

de l'art. 386 était prohibitif, c'est-à-dire que les parties ne pouvaient pas stipuler que l'assureur du navire délaissé n'aurait pas droit au délaissement du fret.

La loi du 12 août 1885 a totalement changé l'économie du Code : elle a autorisé l'assurance du fret, qui était autrefois prohibée. (Art. 334 nouveau). La conséquence de cette innovation est que le fret peut être pris en risques par tout autre que l'assureur sur corps, et que, par suite, c'est à l'assureur du fret que le délaissement doit en être fait. Il devenait donc indispensable d'effacer la disposition de l'art. 386, en vertu de laquelle le fret était nécessairement compris dans le délaissement du navire. Désormais, l'assureur sur corps ne pourra prétendre au délaissement du fret qu'autant qu'il justifiera des circonstances l'autorisant à le réclamer.

Trois solutions sont en effet possibles, selon que l'on se place dans l'une des trois hypothèses suivantes :

1° L'assureur du navire a pris en risques le fret et les accessoires du fret : victuailles, loyers des matelots et autres charges y afférentes. En cas de délaissement, il aura droit au fret entier des marchandises sauvées.

2° La même assurance couvre les risques du navire et des accessoires du fret ; mais le fret net est pris en risques par un autre, soit par un

second assureur, soit par l'armateur même. En ce cas, le délaissement du fret devra être attribué à l'assureur sur corps dans la proportion des charges du fret et, pour le surplus, au second assureur et à l'armateur.

3° L'assurance du navire est limitée aux corps et agrès. Le surplus, charges du fret et fret net, est pris en risques par un ou deux assurés distincts ou par l'armateur lui-même. Il est clair que l'assureur sur corps ne saurait, dans aucune mesure, prétendre au fret du sauvé; ce fret reviendra, dans les proportions voulues, à ceux qui ont supporté les risques du fret et de ses charges.

En résumé, depuis la loi de 1885, l'assureur du navire n'a droit au délaissement du fret qu'autant qu'il en a couvert les risques et dans la proportion où il les a couverts.

Il est nécessaire que le délaissement du fret soit intégral. (Art. 372.) L'intégralité du fret comprend-il seulement le fret des marchandises « sauvées », ou doit-il, par *effet* rétroactif, remonter à l'origine des risques?

A ce point de vue, on distingue deux sortes de fret : le fret acquis à l'armateur, quels que soient les événements futurs, et *le fret à faire*, dont le gain est subordonné aux éventualités de la navigation. (Art. 302, etc.) Émérigon¹ com-

1. ÉMÉRIGON, *Assur.*, ch. XVII, sect. IX.

prenait l'un et l'autre dans le délaissement.
« Les nolis perçus, disait-il, ne sont pas moins
« un profit de la navigation que les profits pen-
« dants. Si l'*abandon a un effet rétroactif* au
« moment du risque commencé, il doit néces-
« sairement embrasser l'universalité des nolis.
« En pareil cas, l'*assuré ne doit pas gagner* ; or,
« il gagnerait s'il gardait les nolis perçus, qui
« sont parfois plus considérables que les nolis
« pendants. »

Cependant, l'art. 6 de la déclaration du 17 août 1779 excluait du délaissement le *fret acquis*.

L'art. 386, actuellement abrogé, ne faisait aucune distinction entre le fret acquis et le fret pendant, mais ne parlait que du délaissement des marchandises *sauvées*. Certains auteurs¹ en avaient tiré la conclusion que le législateur moderne avait entendu suivre le système de la déclaration, et réserver à l'armateur qui délaissait le bénéfice du fret acquis. La Cour suprême avait, dans le principe, adopté ce système² ; mais elle « finit par se rallier à l'idée d'Émérigon », le « contrat d'assurance étant un contrat
« d'indemnité, et ne pouvant être pour l'assuré
« une cause de bénéfices³ ».

Actuellement, la suppression de l'article 386

1. BÉDARRIDES, IV, n° 1577.

2. 14 décembre 1825 (DALL., v° *Droit marit.*, n° 2143).

3. 26 novembre 1870 (D. P. 80, 1, 131).

a donné une nouvelle valeur au raisonnement d'Émérigon : tout fret, soit acquis, soit à faire, celui des marchandises « débarquées » comme celui des marchandises « sauvées », fera partie du délaissement. L'assuré ne peut pas tirer bénéfice de son contrat, et il est juste que l'effet rétroactif du délaissement s'applique aux avantages comme aux risques.

L'assureur, disons-nous, a droit à l'intégralité du fret : il succède aux obligations de l'assuré ; il a donc à supporter les charges du fret ¹. Ces charges seront les frais d'armement, les loyers des matelots, les victuailles, les frais et dépenses pendant le voyage, les emprunts à la grosse contractés dans le cours du voyage assuré ².

Il n'y aurait lieu d'y comprendre les frais *de mise dehors*, puisqu'ils figurent dans la valeur du navire assuré.

L'assureur qui aurait supporté les charges du fret, aurait recours contre l'assuré pour ce qui excède le montant de l'assurance. Un emprunt à la grosse avait été contracté pour réparer des avaries survenues en cours de route. Les réparations faites, de nouveaux événements motivèrent le délaissement du navire ; les assu-

1. Pourvu qu'il ait assuré le fret entier avec ses charges.

2. Les emprunts antérieurs au départ ne donneraient lieu qu'à un concours entre le prêteur et l'assureur.

reurs prétendirent déduire du montant total de l'assurance les sommes empruntées à la grosse et remboursées par eux aux prêteurs. La Cour de Paris (arrêt du 29 janvier 1869) et la Cour suprême ¹ décidèrent qu'en cas de sinistre majeur suivi de délaissement, l'assureur ne pouvait être tenu, à moins de clauses formelles, de payer en même temps et la valeur de l'objet et le coût des avaries (emprunt à la grosse) survenues en cours de voyage.

Pour que l'assureur perdît son recours contre l'assuré, il faudrait ou une clause formelle de la police, ou, ce qui reviendrait au même, une assurance sur fret brut *sans limitation*; car alors on ne saurait dire que l'assureur paye au delà de la valeur assurée.

La prime à l'armement (loi du 29 janvier 1831), renouvelée pour une période nouvelle par la loi de 30 janvier 1893), doit-elle être comprise dans le délaissement? Nous ne le pensons pas, attendu qu'elle est un avantage personnel fait à l'armateur, et qu'on ne pourrait la considérer comme un accessoire du navire. Les primes sont bien en effet gagnées par le navire, mais ont pour les armateurs un caractère personnel par cela même qu'elles ont été établies pour encourager le commerce des armements ².

1. Rejet, 22 juin 1869 (D. P. 70, I. 85).

2. DE COURCY, *Quest. droit marit.*, 3^e série, p. 81 et suiv. — LYON-CAEN et RENAUT, *Traité*, n° 1332. —

Nous en dirons autant de la prime *de sauvetage* d'un autre navire : elle n'est pas un accessoire du navire, car elle est accordée aux sauveteurs pour les rémunérer du service qu'ils ont rendu. Cependant, la question était controversée avant 1885 ; elle ne saurait l'être depuis que le fret, accessoire naturel du navire, ne va plus à l'assureur.

§ 2.

LE DÉLAISSEMENT DOIT ÊTRE PUR ET SIMPLE.

Il ne peut être conditionnel, porte l'art. 372 : la raison en est que la condition tiendrait en suspens le règlement du sinistre, et irait à l'encontre du but particulier du délaissement, qui est de faciliter une prompte liquidation du sinistre.

La condition aurait, en outre, l'inconvénient grave de réserver à l'assuré toutes les chances favorables ; elle serait pour ce dernier le moyen de profiter du parti le plus avantageux et de livrer l'assureur à sa discrétion.

CHAPITRE VI

FORMES ET DÉLAIS DU DÉLAISSEMENT. — PREUVES A FAIRE PAR L'ASSURÉ.

Nous entrons en quelque sorte dans la procédure du délaissement : les deux premiers paragraphes de ce chapitre y seront consacrés ; un troisième paragraphe traitera de la question de preuve.

§ 1^{er}

FORMES DU DÉLAISSEMENT.

L'assuré qui veut délaisser doit accomplir divers actes qui résument la procédure du délaissement ; nous en avons déjà vu une partie. En voici l'énumération :

- Signification des avis (art. 374, voy. chap. III),
- Signification du délaissement (art. 378),
- Notification des avis (art. 383 ci-dessous, § 3),
- Notification des assurances et prêts à la grosse (art. 379, chap. III),
- Somation de payer (art. 378) ;
- Assignation en validité du délaissement.

Ces divers actes peuvent être séparés ou réunis : nous n'avons à voir actuellement que la signification du délaissement et la demande qui en est la suite.

La *signification du délaissement* n'est soumise à aucune forme spéciale ; il suffit que l'assuré manifeste d'une façon suffisamment claire la volonté de faire délaissement ¹. Pardessus ² était cependant d'avis qu'elle fût faite par huissier ; un arrêt de la Cour de Palerme, en date du 11 octobre 1890 ³, conclut également à la nécessité d'un exploit d'huissier. On pense toutefois en général que, dans le silence de la loi, ce serait outrepasser les intentions du législateur que d'assujétir la validation de l'acte à l'emploi d'une forme déterminée. MM. Lyon-Caen et Renault ⁴ estiment seulement qu'il semble résulter du mot « signification » qu'un avis verbal ne serait pas suffisant. Au demeurant, l'emploi de la correspondance commerciale serait parfaitement régulier : tout se réduit, on le voit, à une question de preuve.

Le délaissement peut être fait dans l'acte

1. Trib. comm. Mars., 11 février 1889 (*Rev. internat. de droit marit.*, 1888-89, p. 690). — Trib. civ. de Tunis, 28 novembre 1889 (même revue, 1889-90, p. 791).

2. PARDESSUS, *Droit comm.*, t. III, n° 847.

3. AUTRAN, *ŒI*, p. 587.

4. LYON-CAEN, II, n° 2205.

contenant notification des avis reçus. (Art. 374, 378.) Il y est fait sommation à l'assureur de payer dans le délai légal (art. 382) ou dans le délai conventionnel fixé par la police. Lorsque l'assureur accepte le délaissement, la demande en justice devient inutile ; s'il ne l'accepte pas, une action en validité de délaissement est portée dans la forme ordinaire devant la juridiction compétente. Cette action peut être intentée même avant l'expiration des délais conventionnels ou légaux accordés à l'assureur pour effectuer le paiement ; elle constitue, en effet, une mesure conservatoire. On se demande toutefois si le tribunal saisi pourrait d'ores et déjà prononcer une condamnation provisoire au paiement de la valeur assurée, sauf à en ajourner l'exécution à l'expiration du délai fixé pour le paiement. Cela nous semblerait absolument injuste, parce que les délais accordés à l'assureur ont pour but de lui faciliter la recherche des preuves à opposer à la prétention de l'assuré (art. 384), et qu'en le condamnant avant le terme, on lui enlèverait les moyens d'instruction nécessaires à sa défense.

Le délaissement peut être fait par l'assuré ou par son mandataire : le capitaine est, nous l'avons vu, mandataire de l'assuré ; mais il n'est pas muni de pouvoirs suffisants pour faire abandon. C'est, en effet, un mandataire général

et, par suite, incapable de faire des actes d'aliénation. Or, le délaissement est essentiellement un acte d'aliénation d'une nature particulière, exceptionnelle, et dont le mandat doit être explicite : telle est la jurisprudence de la Cour suprême et du tribunal de Bordeaux¹.

A quel moment le délaissement peut-il être fait ? L'art. 370 répond à la question par une formule équivoque : « Il ne peut être fait avant le « voyage commencé » ; cela veut-il dire qu'il ne peut être effectué avant le départ ?

Ce serait une interprétation contraire aux précédents et à l'esprit de la loi. L'art. 52 de l'ordonnance se servait des mêmes expressions « avant le voyage commencé », et cependant son éminent commentateur Émérigon² les traduisait par ces mots : « avant que le risque ait pris cours » ; le Code n'a nullement innové : la pensée du législateur n'a donc pu changer. La formule de l'art. 370 s'explique par cette raison que les risques du navire commencent du moment où il fait voile, et que c'est probablement le navire que les rédacteurs de l'art. 370 avaient principalement dans l'esprit, lorsqu'ils ont reproduit la formule de l'ordonnance. Pour les marchandises, les risques commencent aus-

1. Rejet, 15 mai 1854 (D. P., 55, I, 162).— Bordeaux, 19 février 1887.
— AUTRAN, III, p. 436.

2. ÉMÉRIGON. *Assur.*, ch. XII, sect. XXX, § 6.

sitôt qu'elles sont chargées, c'est-à-dire avant le départ, et il n'a pu entrer dans l'esprit de personne d'affranchir l'assureur des chances de délaissement pour la période comprise entre le commencement des risques et le départ ; ce serait, en effet, la violation flagrante du contrat.

§ 2

DELAIS.

Les actions qui naissent du contrat d'assurance sont soumises à une prescription beaucoup plus courte que la prescription ordinaire de l'art. 2262 : l'action d'avaries se prescrit par cinq ans (art. 432) ; l'action en délaissement se prescrit par six mois, un an ou dix-huit mois. (Art. 373.) Il convient, en effet, surtout lorsqu'il s'agit de délaissement, de ne pas laisser l'assureur dans une incertitude prolongée : l'éloignement aurait, en outre, l'inconvénient grave de laisser disparaître les éléments de contrôle du sinistre.

De tout temps, en cette matière, les délais ont été abrégés : l'art. 48 de l'ordonnance les fixait à six semaines, trois, quatre mois, un an ou deux ans du jour de la réception de la nouvelle, selon le lieu du sinistre.

L'art. 373 C. com. spécifie que le délaissement doit être fait aux assureurs dans les six mois, un an, dix-huit mois de la réception de la nouvelle, suivant la distance entre le lieu où l'événement se sera produit et le lieu où la nouvelle en sera reçue ¹.

Il existe entre le Code et l'ordonnance une différence importante ; le Code ne fixe que trois délais, l'ordonnance en avait spécifié cinq : cette dernière méthode permettait de tenir compte de la brièveté de certains voyages, et de satisfaire plus facilement au vœu de la loi, qui est d'arriver à une solution hâtive.

On remarque de plus, entre les deux textes, une différence de rédaction en ce qui concerne l'action en délaissement. L'ordonnance (art. 48) faisait courir la prescription, non seulement contre le « délaissement », mais encore contre « l'action » en validité. Elle s'exprimait ainsi : « Les délaissements et *toutes demandes* en exécution de la police seront faits aux assureurs « dans, etc. » L'assuré se trouvait ainsi obligé de signifier dans les délais légaux la demande aussi bien que le délaissement.

1. L'ancien article 373 avait fixé d'autres délais, six mois, un an, deux ans ; la loi du 3 mai 1862 a réduit les deux ans à dix-huit mois en raison de la rapidité plus grande des communications. Le projet de réforme de 1867 proposait de limiter à un an le maximum du temps à accorder à l'assuré pour délaisser.

L'art. 373 est moins complet ; il dit seulement que « le délaissement doit être fait aux assureurs « dans le terme de... » De l'action, pas un mot : on s'est alors demandé si elle était soumise au même délai et à la même prescription que le délaissement.

L'affirmative est universellement admise, malgré le silence de l'art. 373. Ce serait donner à l'action de l'assuré la durée ordinaire, sous la seule condition que le délaissement fût signifié dans le temps requis ; on nuirait ainsi à la rapidité du règlement, qui est le but principal du délaissement. L'art. 431 C. com. écarte d'ailleurs toute raison de douter ; il porte que l'action en délaissement est prescrite dans les délais fixés par l'art. 373. Or, il est bien évident que l'art. 431 ne répète pas l'art. 373 ; il ne peut que le compléter en étendant à l'action les déchéances dont le délaissement lui-même est susceptible. Les délais de l'art. 373 s'appliquent donc au délaissement et à l'action en validité ; l'un et l'autre seront éteints faute d'exercice dans le même temps.

Il va de soi que la prescription des art. 373 et 431 n'est plus à craindre lorsqu'il y a acceptation du *délaissement* par l'assureur, l'acceptation et la chose jugée donnant l'une et l'autre à l'abandon un caractère définitif.

La prescription ne peut être interrompue

que par l'aveu de la dette. La Cour suprême et, après elle, les tribunaux et Cours d'appel ont pu juger avec raison que de simples pourparlers ne devaient pas être tenus pour interruptifs, et qu'ils n'étaient pas concluants¹, puisqu'ils ne contenaient pas la reconnaissance du débiteur.

Le point de départ de la prescription ne saurait être le sinistre, puisque la plupart du temps il survient au loin, et que l'assuré, n'en ayant pas connaissance, serait dans l'impossibilité d'agir : la prescription court du jour de la *réception de la nouvelle*. (Art. 373.) On a cependant tenu compte, et avec raison, de la distance qui séparait l'assuré du lieu de l'événement. C'est qu'en effet le délaissement est un des deux partis que peut prendre l'assuré : celui-ci n'est à même de faire son choix qu'autant qu'il est renseigné avec certitude sur l'étendue du sinistre ; des correspondances sont nécessaires, et l'arrivée des documents nécessite un temps plus ou moins long. Il est des cas cependant où l'explication est insuffisante ; tel est celui du délaissement pour défaut de nouvelles ; mais on peut dire alors que le délai accordé à l'assuré a pour but de lui permettre d'exploiter par une attente prolongée les chances du retour du navire².

1. Rejet, 29 avril 1835, DALL., J. G., v° *Droit Marit.*, n° 2165. — C. de Rouen, 12 juillet 1850 (D. P., 51, II, 49).

2. Il faut combiner l'art. 373 avec les art. 391 pour l'innavigabilité, 387 pour l'arrêt et 375 pour le défaut de nouvelles.

La question s'est élevée de savoir si le point de départ de la prescription serait le même pour le réassuré et pour l'assuré. Le Code ne s'en explique pas ; la raison de douter se puise dans l'équité : il serait injuste, dit-on, de donner au premier assuré le droit d'ajourner son délaissement jusqu'à l'extrême limite du terme légal, et de placer le réassuré dans la nécessité de se pourvoir sans délai contre son réassureur.

L'objection est spécieuse, mais elle ne saurait prévaloir contre la rigueur du texte : l'art. 373 ne fait aucune distinction, et l'on ne saurait en introduire une dans une matière de droit aussi étroite que celle du délaissement. Il est d'ailleurs vraisemblable que la nouvelle du sinistre est parvenue en même temps à l'assuré et à son assureur, et que tous deux ont eu un loisir à peu près égal pour se renseigner et prendre parti. Quel délai d'ailleurs serait-on amené à accorder au réassuré ? le long délai de l'art. 373 ou les délais plus courts de l'art. 166¹ ? Nous tombons dans l'arbitraire ou tout au moins dans un oubli des règles fondamentales de l'abandon : au lieu d'être hâtif, le règlement deviendra interminable. La Cour de cassation a proclamé l'unité de délai pour l'assuré et pour le réassuré, en confirmant un arrêt de Rouen

1. LAURIN, IV, page 155.

qui avait déclaré le réassuré déchu de son droit vis-à-vis du réassureur, faute de l'avoir exercé contre ce dernier avant l'expiration du terme fixé par l'art. 373¹.

Mais les parties peuvent stipuler dans la police un certain délai en faveur du réassuré. Cette convention sera fort prudente ; en effet, si les délais de l'art. 373 sont écoulés, et s'il n'a pas été fixé de délai conventionnel, le réassuré n'a plus que l'action d'avaries, alors que l'assuré a opéré le délaissement.

Par « *nouvelle* » on entend le renseignement certain qui parvient à l'assuré ; il ne suffirait pas d'une simple rumeur, car l'assuré ne serait pas fautif de ne s'y être pas arrêté. Il est, par contre, nécessaire que la nouvelle parvienne à l'intéressé principal, c'est-à-dire à l'assuré, puisque c'est contre lui que court la prescription ².

On ne saurait toutefois exiger que la nouvelle fût publique et notoire ; par là même qu'il serait établi qu'elle a été reçue de l'assuré, la prescription aurait pris cours : il est inadmissible que la notoriété et les effets de la nouvelle puissent dépendre de celui qui la doit révéler.

1. Rejet, 1^{er} juin 1824. — DALL., v° *Droit Marit.*, en note sous le n° 2166. — Dans le même sens : LYON-CAEN et RENAUT, *Traité*, n° 2204 ; — DE VALROGER, IV, n° 1787 ; — DESJARDINS, VII, 1585 *ter*.

2. Req. 4 mars 1845 (D.P. 45, I, 211). — Civ. rej. 22 juin 1847 (D. P., 47, I, 218).

La nouvelle de l'événement doit faire courir la prescription, lors même qu'elle serait incomplète, et qu'elle ne serait pas assez explicite pour donner à l'assuré la connaissance entière des conséquences du sinistre : s'il en était autrement, on ne s'expliquerait pas l'utilité des longs délais de l'article 373. Ils ont été accordés à l'assuré afin qu'il pût se renseigner et compléter les premiers avis reçus. Aussi a-t-on peine à comprendre un arrêt de la Cour suprême ¹ confirmant un arrêt de Nîmes, d'après lequel les délais courent, non du jour de la nouvelle de la perte, mais du jour où le procès-verbal d'expertise a permis d'apprécier l'importance du dommage. Une telle jurisprudence nous paraît aller à l'encontre de l'esprit et du texte de la loi.

Comment faire la preuve de la connaissance du sinistre par l'assuré ? Le législateur n'a rien prescrit à cet égard ; on admet, en conséquence, la preuve testimoniale aussi bien que la preuve écrite, et même les présomptions : telle serait la présomption résultant de la notoriété de la nouvelle. Si, en effet, la notoriété n'est pas nécessaire pour caractériser la connaissance du sinistre, elle est suffisante pour l'établir ².

1. Civ. rejet, 22 juin 1847 (D. P. 47, I, 218). -- Voir encore Nantes, 22 juillet 1869 (Rec. du Havre, année 1869, II, 67).

2. Marseille, 19 janvier 1835. (Dall., *vo Droit marit.*, n° 2162)

§ 3.

PREUVE A FAIRE PAR L'ASSURÉ.

Un demandeur doit justifier de son droit (art. 1315); aussi la preuve à faire est-elle complexe. Elle comprend :

La qualité du demandeur, son intérêt, la mise en risques, le sinistre et parfois la valeur de la chose.

I. — *Preuve de la qualité de l'assuré.*

Elle se forme par la présentation du titre, c'est-à-dire de la police. Cela va de soi lorsque l'assuré a contracté lui-même en son nom personnel, et qu'il est encore titulaire et détenteur du titre.

Mais il n'en est pas toujours ainsi ; il a pu céder la police à un tiers, c'est alors le cessionnaire qui présentera la police à l'assureur : celui-ci sera-t-il obligé de le croire sur parole ? Non, car le titre aurait pu être égaré ou détourné ; il faudra que le cessionnaire établisse son droit au bénéfice du contrat, ce qu'il fera par la production d'une transmission régulière, signification au débiteur si la police est nominative ;

endossement régulier si la police est à ordre, ou enfin présentation du titre au porteur.

On pourrait concevoir l'hypothèse, fort rare d'ailleurs, où la police et l'acte de propriété de la chose ne seraient pas dans les mêmes mains : à qui l'indemnité du sinistre devrait-elle être versée ? Ce serait, croyons-nous, à celui qui se présenterait avec la police ; l'assureur est en effet dans l'obligation de faire honneur à sa signature, et il n'y a aucune raison personnelle pour s'y refuser. Cette solution pourrait, dit-on, favoriser une fraude : le propriétaire de la chose assurée devait avoir la police en mains ; mais elle était au porteur et on l'a égarée, ou bien elle était à ordre, on devait la lui transmettre avec les connaissements ; on ne l'a pas fait, et le cédant fait un usage déloyal du titre indûment retenu.

Cela est possible, mais l'assureur n'en est pas responsable. Le véritable intéressé a d'ailleurs un moyen bien simple pour se garantir contre toute surprise : c'est de signifier des défenses à l'assureur ; s'il ne le fait pas, il commet une négligence dont il doit supporter les suites. D'ailleurs, la nécessité où se trouve celui qui présente la police de justifier de son intérêt, simplifie beaucoup la question.

L'assurance a pu être souscrite *pour compte* de qui il appartiendra : c'est au commettant

que l'assureur paiera, lorsque, bien entendu, on lui aura révélé la qualité de l'intéressé. Ce sera le commettant ou le commissionnaire qui la lui fera connaître. Dès l'instant que l'assurance est valable, le véritable ayant droit pourra se présenter.

Un arrêt d'Aix ¹ est allé jusqu'à décider que le commissionnaire pouvait révéler le nom de son commettant, même après un arrêt suivi de commandement par le commissionnaire et d'offres réelles faites à ce dernier par l'assureur : c'était au moment des offres que l'assuré avait refusé de recevoir et indiqué le commettant ! M. Desjardins ² fait remarquer, à ce sujet, que l'assureur aurait, le cas échéant, droit d'invoquer la chose jugée.

II. — *Preuves de l'intérêt de l'assuré.*

L'intérêt est représenté par le péril que la perte de la chose fait courir à l'assuré. L'intéressé est le propriétaire, ou même tout autre ; tel celui qui aurait fait des avances sur la marchandise ³ : s'il n'y avait pas d'intéressé, l'assurance serait nulle. C'est à l'intéressé

1. Aix, 21 novembre 1866 (Rec. Havre, 1867, II, 125).

2. DESJARDINS, VI, n° 1534, 14, note 1.

3. Havre, 12 décembre 1883 (Rec. Havre, 1884, I, 18).

qu'appartiennent le droit à l'indemnité et toutes les conséquences juridiques s'y rattachant. En voici un exemple : une assurance pour compte avait été conclue à l'étranger avec des assureurs étrangers. Survient un sinistre ; le commettant, qui était Français, assigna les assureurs étrangers devant le tribunal de son domicile. La question de compétence, soulevée par les défenseurs, fut tranchée au profit de l'intéressé, c'est-à-dire du commettant, par cette raison qu'il était Français. (Art. 14, C. civ. — Trib., Marseille, 17 mai 1886 ¹.)

L'assuré doit justifier de son intérêt : l'acte de francisation pour le navire, le connaissement, les factures pour les facultés, seront les modes de preuve habituels.

III. — *Preuve de la mise en risques.*

L'assuré doit démontrer la « mise en risques », puisque les risques sont de l'essence du contrat. Pour ce faire, il doit établir que la chose assurée a existé, et que de plus elle a été exposée aux fortunes dont l'assureur s'est chargé. C'est ce qu'on nomme « risque réel » par opposition au « risque putatif », dont nous parlerons ensuite.

1. AUTRAN, *Revue internat.*, II, p. 175.

Risque réel. — C'est le péril auquel la chose assurée a été soumise dans le temps et selon les conditions prévues au contrat. Il doit être « prouvé », ce qui est une différence capitale avec le risque putatif ; les moyens de preuve sont différents selon qu'il s'agit du corps ou des facultés.

Dans l'*assurance sur corps*, la preuve se fera au moyen des expéditions délivrées au moment du départ, par le livre de bord et tous autres documents de nature à former la conviction du juge. La notoriété des événements et autres circonstances se rattachant au navire faciliteront au surplus la tâche de l'assuré.

Quand il s'agira des assurances sur facultés, on devra faire la preuve du départ du navire et celle du chargé.

Lorsque la marchandise est à la fois chargée et assurée dans un port français, le contrôle est possible et la fraude peu probable. Si, au contraire, elle est chargée dans un port étranger, l'assureur français peut être également la victime d'une supercherie contre laquelle il ne pouvait prendre de précautions.

Quel que soit d'ailleurs le lieu de chargement, la preuve du chargé est obligatoire pour l'assuré. Les articles 56 et 57 de l'ordonnance (L. III, T. VI) le prescrivaient, et l'article 383 du Code exige à son tour que « les actes justificatifs

du chargement » et de la perte soient signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées ¹.

Les moyens de preuve sont d'abord un connaissance régulier, c'est-à-dire rédigé conformément aux articles 281 et 282. Nous savons qu'un tel connaissance fait foi, non seulement entre les parties, ce qui est de droit commun, mais qu'il est opposable même aux assureurs (art. 283), sauf, bien entendu, preuve contraire.

Si le connaissance ne réunit pas les conditions des articles 281 et 282, il n'est plus à lui seul une preuve suffisante du chargement; il ne forme plus dès lors qu'un renseignement qui doit être être corroboré par d'autres documents. Les tribunaux auront le pouvoir le plus absolu pour l'admettre ou le rejeter ².

Il a été jugé notamment qu'un connaissance non signé du chargeur peut établir la preuve du chargement, pourvu qu'il soit corroboré par d'autres actes et documents justificatifs ³.

Ces actes et documents sont les expéditions

1. Le Tribunal de commerce de la Seine a jugé, le 6 avril 1882, que la prescription de l'art. 383 était spéciale au délaissement et inapplicable au règlement d'avaries. (Rec. Havre, 1882, n° 214.) Cette solution nous paraît contraire au texte et encore plus à l'esprit de la loi.

2. Cass., 25 mars 1835 (S. 35, 1, 804). — Bordeaux, 9 mars 1857 (Rec. Havre, 57, 2, 102). — PARDessus, n° 832.

3. Cass., 24 juillet 1883 (D. 1884, 1, 417).

en douane, la correspondance du commissionnaire ou de ceux qui se sont occupés du chargement, les attestations de l'équipage.

Il se pourrait que le connaissement fût rédigé avec la clause « *qui dit être* » : on voit aussitôt que l'acte ne serait plus suffisamment démonstratif ; il faudrait le compléter au moyen des factures et autres pièces analogues. Il en serait ainsi pour toute hypothèse où le connaissement ne serait pas assez probant ; car l'art. 383 ne prescrit pas la preuve par le connaissement ; il exige seulement la preuve des actes justificatifs, et l'on est en matière commerciale. La Cour suprême ¹ et la Cour d'appel ont consacré cette manière de voir par de nombreux arrêts ; elles ont admis comme preuve du chargé : les extraits certifiés des livres des chargeurs, les factures, les quittances de l'entrepreneur du chargement, les déclarations assermentées du capitaine et de l'équipage, les déclarations de douane et d'octroi, etc.

Nous venons de voir qu'un connaissement régulier faisait preuve contre l'assureur ; il existe toutefois deux hypothèses où ce document sera tenu en suspicion ; elles sont prévues par les articles 344 et 345.

1. Req., 18 février 1863 (D. P. 63, 1, 372). — Req., 22 juillet 1883 (S., 84, 1, 57). — Rouen, 23 janvier 1884 (Rec. Havre 1884, 2, 77). — Aix, 29 mars. — AUTRAN, *Recue intern. marit.*, T. III, p. 570.

La première est celle où le capitaine du navire serait chargeur pour son propre compte : si l'on se contentait du connaissement signé du capitaine, on autoriserait ce dernier à se créer un titre à lui-même. Aussi le législateur a-t-il remplacé la signature du capitaine par celle des deux principaux de l'équipage. Ce serait encore là une garantie bien faible; car les principaux de l'équipage sont sous la dépendance du maître : celui-ci pourrait en obtenir une signature de complaisance. Aussi, pour compléter sa preuve, le capitaine assuré devra-t-il « justifier « aux assureurs de l'achat des marchandises. »

La seconde hypothèse est celle où le chargeur assuré serait un homme de l'équipage ou un passager venant de « pays étranger ». L'assureur français n'a pas pu contrôler son chargement; peut-être n'a-t-il rien placé sur le navire. En cours de route, l'assuré obtient du capitaine un connaissement faux, et, en cas de sinistre, va réclamer son indemnité.

Il y a présomption de non-chargement; pour le détruire, l'assuré déposera entre les mains du consul de France, ou d'un Français notable à l'étranger, un double du connaissement avant le départ. (Art. 345 C. com. et art. 47 ordonn. du 29 octobre 1833.)

En quelle forme la preuve sera-t-elle notifiée? On s'est prévalu du texte de l'art. 383 C. com.,

qui emploie le mot « signifier », pour soutenir que la signification devait être faite par acte d'huissier. Pas plus pour l'article 383 que pour les articles 387 et 390, nous ne saurions admettre que le mot signification ait une pareille portée. La matière commerciale des assurances maritimes comporte l'application des usages commerciaux et de la correspondance entre commerçants ; il est d'ailleurs à observer que l'art. 383 n'est pas sanctionné par une nullité, et qu'on ne saurait en invoquer une dans le silence du texte. (Montpellier, 15 mai 1872 ¹.)

A quel moment la preuve devra-t-elle être faite ? Ce sera lorsque l'assuré fera valoir ses droits : l'article 383 ne fixe aucun délai ; il faut évidemment qu'il ait le temps de recueillir les documents nécessaires. L'article 57 de l'Ordonnance disait que les actes justificatifs devaient être signifiés incontinent après délaissement ; mais Valin ajoutait, dans son commentaire de cet article, « sans terme fatal ». La seule conséquence du retard de l'assuré, c'est qu'il n'aura pas droit au payement avant d'avoir fourni sa preuve.

Pour avoir le temps de contrôler les pièces fournies, l'assureur stipule dans les polices le

1. D. P., 1874, 2, 165.

droit de ne pas payer avant un mois ou trois mois du jour de la remise des pièces ¹.

La preuve contraire est en effet de droit ; l'article 384 la réserve même expressément ; il en était ainsi dans notre ancienne jurisprudence. L'assureur pourra donc établir la fausseté, l'inexactitude des documents, connaissements ou autres ², pourvu qu'il commence par articuler des faits assez vraisemblables pour ébranler la confiance attachée aux documents produits par l'adversaire. (Req., 24 novembre 1845, D. P., 46, I, 123.) Il pourra prouver notamment que, si les marchandises ont été effectivement placées sur le navire, elles ont été déchargées avant le sinistre ³. Il pourra détruire par la preuve contraire les procès-verbaux de douane, sans recourir à l'inscription de faux, qui ne les couvre qu'au point de vue des intérêts de l'État ⁴.

En droit commun, la faculté de combattre par une preuve contraire la preuve administrée par le demandeur suspend la condamnation : ici l'on pourrait craindre que l'assureur ne

1. Police franç. sur facultés, art. 14. — Pol. du Havre, art. 28.

2. Bruxelles, 30 juillet 1887 (Rec. d'Anvers, 87, I, 369).

3. On peut même dire qu'elles seront présumées déchargées avant le sinistre, lorsque, le navire devant faire escale, la marchandise aurait dû, d'après le connaissement, être déchargée avant sinistre.

4. Req., 4 août 1829 (Dall., *Droit marit.*, n° 1766).

cherchât, en offrant la contre-preuve, un moyen de différer le paiement.

L'article 61 de l'Ordonnance disait qu'il sera condamné par provision ; d'après l'article 384 C. com., « l'admission à la preuve ne suspend pas la condamnation de l'assureur ». Il importe, en effet, que l'assuré soit réglé au plus tôt.

Un danger se présentait, celui de payer un assuré insolvable, qui, en cas de perte, serait incapable de restituer. Pour y parer, la loi donne au juge le pouvoir de prononcer une condamnation provisoire, mais à « charge par l'assuré « de donner caution ».

La question a été posée de savoir si l'on pouvait valablement insérer dans la police une clause dispensant l'assuré de prouver le chargé. Nos anciens auteurs étaient en désaccord : Valin ¹ tenait pour la négative, parce que ce serait transformer l'assurance en gageure ; Émérigon ² tenait la clause pour valable, parce que, dans la pratique, on voit bien des cas où il est très difficile d'avoir des preuves du chargement, et qu'il faudrait alors renoncer à l'assurance ; « mais, disait-il, cette clause ne « dispense pas du chargement ; elle ne dispense « de la preuve du chargé. On pourra déférer le

1. Ordonnance (Comment. de l'art. 57).

2. *Assur.*, chap. xi, sect. viii.

« serment à l'assuré ; on pourra faire contre « lui preuve de sa fraude ».

L'opinion d'Émérigon est aujourd'hui en crédit : M. Desjardins¹, M. É. Cauvet², M. Lemonnier³, considèrent comme permise la dispense de preuve, et lui attribuent cet effet d'invertir les rôles. Toutefois, M. É. Cauvet réserve à l'assureur le droit de demander à l'assuré communication de tous les faits connus de lui et relatifs au chargement, et de refuser le paiement tant que cette communication ne sera pas faite : si la clause est valable, c'est en restreindre bien arbitrairement la portée ! Un arrêt de Rouen du 21 août 1867⁴ confirme, par adoption de motifs, un jugement du Havre, déclarant licite, comme étant « la loi des parties », la clause qui dispense l'assuré de la preuve du chargé.

Elle serait valable en cas de réassurance ; l'assureur primitif n'aurait qu'à produire quittance du paiement de l'indemnité : il agirait, dit M. de Valroger⁵, comme « mandataire du réassureur », chargé de débattre les intérêts communs de l'assureur et du réassureur.

Mais la clause excluant même la preuve con-

1. DESJARDINS, VII, n° 1481, 2^e al.

2. CAUVET, *Assur.*, I, n° 328.

3. LEMONNIER, II, p. 241.

4. D. P., 1868, II, 199.

5. DE VALROGER, IV, n° 1876.

traire par l'assureur serait bien certainement nulle ; s'il en était autrement, l'assurance pourrait devenir un véritable pari¹.

Risques putatifs. — On nomme ainsi les périls passés ou actuels dont les parties contractantes n'ont pas connaissance, et qu'elles supposent pouvoir se produire dans l'avenir.

Dans l'ancien droit, le risque putatif était admis comme équivalant au risque réel. Émérigon² disait que « l'opinion peut avoir la force de donner une existence légale à une chose déjà périée ». L'art. 38 de l'ordonnance déclarait « nulles les assurances faites après la perte ou « l'arrivée, si l'assuré en *savait ou pouvait savoir la perte*, ou l'assureur, l'arrivée avant « la signature de la police ». C'était implicitement reconnaître la validité des assurances contractées *après* l'événement, lorsque les parties l'avaient ignoré.

Sans doute, il y a là quelque chose de contraire aux principes rigoureux de l'assurance ; mais on peut le justifier par l'intérêt général : le propriétaire de la chose périée la croit existante, il base sur l'existence de cette chose des opérations importantes avec des tiers ; s'il ne peut se faire assurer, la chose mise en

1. LYON-CAEN et RENAULT, *Traité*, VI, n° 1419.

2. CHAP. XV, sect. II.

risques sera perdue pour lui, et ceux avec lesquels il aura traité se trouveront entraînés dans sa ruine.

L'art. 365 du Code reproduit le système de l'ordonnance ; il édicte la nullité de l'assurance faite après l'événement, lorsque cet événement était connu de l'une des parties. Cela revient à dire que l'assurance est valable lorsque l'assuré ignorait la perte ou que l'assureur ignorait l'arrivée ; c'est bien la réédition de la règle que le risque putatif équivaut au risque réel.

On conçoit qu'en abandonnant la réalité, on ne puisse exiger de preuve, mais seulement des présomptions. Les parties sont-elles présumées avoir ignoré l'événement ; sont-elles présumées l'avoir connu ?

La loi établit, sans préjudice des autres preuves, c'est-à-dire de la démonstration de la fraude, « une présomption de connaissance de « l'événement », lorsque la distance entre le lieu de l'événement ou de l'arrivée est assez faible pour que l'un des contractants ait pu en être informé.

Il y aura, d'après l'art. 366, présomption de connaissance de perte ou de l'arrivée lorsque, en comptant trois quarts de myriamètre par heure de l'endroit de l'arrivée ou de l'endroit de la perte, ou de l'endroit de la réception de la première nouvelle jusqu'au lieu du contrat, la

nouvelle a pu être connue en ce dernier lieu avant la signature. (Art. 366.)

C'est là une présomption légale qui entraînera la nullité de l'assurance ; d'où il résulte qu'elle sera invincible. (Art. 1352 C. civ.) Mais par là même elle est de droit étroit, et l'on ne pourrait l'étendre d'un cas à l'autre. Étant édictée pour le cas de perte matérielle ou légale, mais totale au sens de l'article 369, elle est inapplicable au cas d'avaries. Dans cette dernière hypothèse, l'assureur qui voudrait établir la réticence de l'assuré ne pourrait recourir à la présomption de l'article 366 ; il lui faudrait administrer une preuve complète. (Art. 348)¹.

La présomption de l'art. 366 est appelée, comme autrefois, la *présomption de la lieue et demie par heure* : cette expression n'est plus en accord avec les mesures modernes ; cependant, elle s'écarte fort peu de la réalité. La véritable lieue et demie par heure donnait la vitesse de mille mètres par dix minutes ; trois quarts de myriamètre par heure ne donnent une vitesse légale que de douze cent cinquante mètres par dix minutes.

La différence est donc bien faible, et le régime du Code nous reporte au vieux temps. Il est vrai que les rédacteurs du Code ne pouvaient prévoir

1. DE VALROGER, IV, n° 1705.

les progrès de l'industrie moderne, la rapidité nouvelle des communications, la vapeur et l'électricité ; mais les faits sont là : l'art. 366 n'est plus en harmonie avec la vérité, et M. de Courcy ¹ a pu le qualifier de « monument d'archéologie ». Il n'est donc pas étonnant que les polices françaises l'aient complètement éliminé. La règle conventionnelle est que toute nouvelle parvenue à une personne quelconque, au lieu où était l'assuré ou au domicile de l'assureur, avant la signature de la police, est présumée connue des parties, et que par suite l'assurance est nulle ². « Il est trop tard pour donner des « ordres d'assurance sur un navire dont la perte est connue » ³.

Les observations précédentes ne sont pas la seule critique à faire de l'art. 366 : non seulement c'est une antiquité inutilisable, mais c'est encore un article mal rédigé et difficile à appliquer. Il énonce un délai ; ce délai a un commencement et une fin dont la détermination précise est d'autant plus nécessaire, qu'il s'agit d'un calcul par heure et même par minute ; or, ni l'un ni l'autre de ces deux points n'est absolument fixé. Le point de départ est incertain ; c'est ou le lieu d'arrivée du navire ou l'endroit de la

1. *Commentaire des polices françaises*, 2^e édit., p. 335.

2. *Police française*, art. 29 sur corps, art. 18 sur facultés.

3. DE COURCY, *op. cit.*

perte, ou c'est le lieu où la première nouvelle sera parvenue : lequel des deux ? Pour les uns, c'est l'endroit le plus rapproché¹ ; pour d'autres, ce sera aux parties à choisir le point de départ le plus favorable à leur calcul². L'assuré a intérêt à abréger le délai, l'assureur à le prolonger : en vertu de quoi le juge les départagera-t-il, s'ils ont l'un et l'autre raison ? La fin du délai n'est pas mieux fixée : ce sera, il est vrai, la « signature de la police » ; mais quel en sera le moment ? Les polices sont signées avant ou après midi (art. 332) ; or, la matinée représente au moins trois heures, et l'après-midi au moins quatre. Certains auteurs sortent d'incertitude en présumant que la signature a eu lieu, tantôt à l'ouverture des bureaux, tantôt au moment de la fermeture, et l'on ne peut sortir de cet arbitraire, puisqu'on ne peut prouver outre le contenu de l'acte. L'art. 366 est donc bien réellement suranné et inapplicable.

Malgré tous ces inconvénients, l'hypothèse du « risque putatif » s'impose comme une nécessité : le sort de la chose est incertain ; mais on a besoin de se couvrir par un contrat loyal. La présomption légale de la lieue et demie succombe depuis longtemps sous le poids des justes critiques ; il faut la remplacer.

1. Trib. de Bordeaux, 3 août 1868 (Rec. Mars., 1869, 2, 30).

2. LEMONNIER, II, 395.

C'est ce que l'on a fait par le moyen de l'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles, admise par l'art. 40 de l'ordonnance et par l'art. 367 du Code. On peut assurer un risque putatif sans se heurter à la présomption de la lieue et demie à l'heure. L'hypothèse restera la même ; l'assurance sera conclue sans qu'on puisse préciser le sort de la chose ; elle sera faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles : c'est l'incertitude.

Il est nécessaire qu'aucune des parties n'ait connaissance du sort de la chose au moment de la « signature » ; s'il en était autrement, l'assurance serait nulle. Toutefois, la connaissance du sort de la chose assurée ne saurait plus être démontrée par une présomption ; elle ne s'établira que par une preuve véritable. (Art. 367.)

Comment se fera cette preuve ?

Par tous moyens, témoignages oraux, présomptions graves ; car on est dans l'hypothèse des art. 1348 et 1353 C. civ. La notoriété résultant de la publication d'un article de journal sera-t-elle une preuve suffisante ? La Cour de Rouen¹ s'est prononcée pour la négative, par cette double raison que c'est une simple présomption et non une preuve, et que l'art. 368 sanctionne la dissimulation du contractant par

1. Rouen, 11 juillet 1881 (D. P., 82, 2, 160).

une responsabilité pénale qu'on ne saurait établir par un indice aussi incomplet.

En laissant de côté cette considération de fait que la Cour estimait la présomption affaiblie par les circonstances de la cause, nous ne pensons pas qu'en droit cet arrêt puisse faire jurisprudence. L'article 1353 est toujours applicable, et les présomptions ont un caractère suffisamment démonstratif lorsqu'elles sont multipliées et concordantes. Les tribunaux répressifs l'admettent journellement, et l'argument tiré de la responsabilité pénale de l'article 368 ne nous paraît pas concluant.

Pour plus de sécurité, les assureurs ont inséré dans l'article 18 de la police française sur facultés que la « notoriété » résultant d'une publication dans un journal, avant la signature du contrat, tenait lieu de preuve.

Sanction. — Toute connaissance dissimulée de l'événement aura pour conséquence la nullité de la police.

De plus, l'assuré dolosif payera une double prime, et l'assureur qui serait en faute une somme double de la prime. (Article 368.)

Outre la responsabilité civile, la loi prononce une responsabilité pénale: le dissimulateur sera passible de poursuites correctionnelles pour escroquerie. (Art. 405 C. P.) C'est qu'en effet il aura, par des manœuvres déloyales, déterminé son

adversaire à contracter, en le laissant ou faisant croire à des chances et à l'espérance d'un événement chimérique désormais irréalisable, et cela, dans le but d'escroquer tout ou partie de la fortune d'autrui¹.

IV. — *Preuve du sinistre.*

On dit communément que l'assuré doit prouver la « fortune de mer ». Cette expression ne nous paraît pas absolument juste, tout au moins peut-elle prêter à l'équivoque : l'assuré doit justifier du sinistre maritime par application de l'article 1315. Il le fera par le journal de bord, le rapport de mer dûment vérifié, et au besoin par tous autres modes. (Art. 1348 civ.)

Mais, une fois le sinistre maritime établi, la cause en sera présumée rentrer dans les fortunes de mer prises en risques par l'assureur ; si ce dernier veut faire tomber la présomption, ce sera par une preuve contraire.

Cette règle, fort simple, n'est pas appliquée sans difficulté quand il s'agit du vice propre. La Cour de Paris estime que c'est à l'assureur de prouver le vice propre² ; la Cour de Rouen

1. Crim., 10 juillet 1857 (D. p., 57, I, 379). — Civ. rejet, 21 novembre 1873 (D. P., 71, I, 135).

2. Cour de Paris, 13 avril 1874 (D. P., 76, II, 215).

le présume quand la chose est de nature à se détériorer ¹. La première opinion semble bien absolue, lorsqu'on réfléchit qu'en plusieurs circonstances, le vice propre peut faire disparaître entièrement la chose et frustrer l'assureur de tout élément de preuve, et que, d'ailleurs, le doute doit profiter au débiteur. Il y aurait peut-être à distinguer entre la délicatesse naturelle de la chose et le vice propre véritable : à ce dernier seul, on pourrait attacher la présomption libératrice de l'assureur ; mais, en fait, l'appréciation sera toujours bien délicate. Pour n'en citer qu'un exemple, l'inflammation spontanée, effet du vice propre, est parfois laissée à la charge de l'assuré, parce que la matière est assez inflammable pour que la combustion soit la règle ² le plus souvent mise à la charge de l'assureur, parce que l'assureur répond du feu (art. 350 ³, ou encore parce que, la chose étant détruite entièrement, tout moyen de preuve fait défaut ⁴. C'est aussi une question de chimie. Aux assureurs d'aviser dans les polices ; et cependant, dit l'un d'eux : « Ce serait poursuivre une entreprise « chimérique que de chercher une rédaction « qui prévint toutes les contestations en une

1. Cour de Rouen, 29 juillet 1883 (Rec. Havre, 1883, II, 256).

2. Marseille, 10 novembre 1875 (Recueil de Mars., 1876, I, 24).

3. Aix, 2 juin 1871 (Rec. de Mars., 1871, I, 261).

4. Mars., 12 décembre 1877 (Rec. de Mars., 1878, I, 57).

« matière qui comporte tant de nuances d'appréciation ¹. »

V. — *Preuve de la valeur de la chose assurée.*

Il faut distinguer deux sortes de polices, la police évaluée et la police ouverte.

Police évaluée.—L'assuré n'a rien à prouver, le contrat lui sert de titre ; c'est à l'assureur à le combattre, s'il y a lieu, en démontrant que la valeur inscrite est entachée d'exagération. (Art. 336 et 348.) Il conserve ce droit lors même que la valeur aurait été agréée, parce qu'il est d'ordre public qu'un sinistre ne procure aucun bénéfice à l'assuré ². Le tribunal de Nantes ³ a cependant jugé que la clause « vaille que vaille » enlevait à l'assureur le droit de contester les estimations de la police, le cas de fraude excepté. Il n'y a à citer cette décision qu'à titre d'exception : elle est en contradiction avec l'ensemble de la doctrine et de la jurisprudence. L'article 15 de la police française sur facultés réserve à l'assureur le droit de prouver contre toute valeur agréée. Il pourrait même contester l'évaluation du « profit espéré » ; mais il faut

1. DE COURCY, *Comm. des pol. fr.*, 2^e édit., p. 218.

2. Cass., 12 juin 1876 (D. P., 1877, I, 193).

3. Trib. de Nantes, 23 août 1865 (Rec. Havre, 66, II, 148).

reconnaître qu'il aurait grand'peine à démontrer que l'évaluation de l'assuré dépasse les limites de l'aléa commercial. Il sera également en droit d'établir que le fret net, évalué à soixante pour cent par l'article 22 de la police française sur corps, a été majoré. L'assureur fera sa preuve par tous moyens. (Art. 1348 et 109 C. com.)

Police ouverte. — La police ouverte est celle qui ne contient pas d'évaluation. L'assuré est, dans ce cas, obligé de fournir la preuve de la valeur (art. 1315 C. civ.) ; et, comme la preuve est à sa charge, il en devra supporter les frais.

La première question est celle-ci : de quelle valeur s'agit-il ? de la valeur au point de départ ou de celle au lieu de destination ?

Il semblerait équitable d'adopter le lieu de destination, parce que c'est là que doit se révéler l'importance réelle du préjudice éprouvé. En effet, les prix d'acquisition peuvent être anciens, antérieurs au voyage et en désaccord avec la valeur courante de la chose ; supposant même une concordance parfaite entre les prix d'acquisition et la valeur au départ, il se pourrait que le voyage eût occasionné des modifications dont on aurait à tenir état.

Il est vrai que le législateur de 1807 ne voulait pas qu'on tînt compte ni des augmentations ni des diminutions ; c'est pour cela qu'il

avait prohibé l'assurance du fret et celle du profit espéré.

Mais le législateur de 1885 a fait disparaître l'obstacle, et l'on devrait pouvoir en conclure à la possibilité d'établir la valeur au lieu de destination.

Nous allons voir qu'il n'en est pas ainsi : l'article 339 subsiste dans son intégrité, et les législations maritimes étrangères en adoptent le système. Il est, en effet, plus aisé de fixer la valeur au jour de la mise en risques qu'au lieu d'arrivée ¹.

Pour le navire, le législateur n'a rien décidé ni indiqué. Cela s'explique : l'hypothèse n'a, en effet, rien de pratique ni de vraisemblable, et la jurisprudence n'a pas eu à combler les lacunes de la loi ; si elle avait à le faire, ce serait dans le sens de la valeur au moment de l'assurance ; car elle rejette la prétention des assureurs de régler d'après la valeur au moment de la perte ².

Pour les facultés, la question est, à défaut de conventions contraires, réglée par l'art. 339. Cet article décide, comme sous l'empire de l'ordonnance (art. 64), que l'assuré justifiera de la valeur par livres ou factures, et, à défaut, par le

1. Voy. D. DANJON, *Éléments*, n° 679 bis.

2. Mars., 4 novembre 1859 (Rec. Havre, 60, II, 107).

prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les prix payés et les frais faits jusqu'à bord.

Les mots « au temps » du chargement nous montrent que le législateur se place au moment de la mise en risques, et ceux-ci, « frais faits jusqu'à bord », entraînent en outre cette conséquence d'exclure de la valeur des facultés le fret à payer par le chargeur.

Les modes de preuve, nous dit la loi, seront les livres, les factures ou, à défaut, le prix courant, etc.

Cette rédaction a fait surgir une difficulté : on s'est demandé si l'expert ou le juge serait libre de négliger les indications des livres et factures, et de s'attacher exclusivement au prix courant. Il nous semble que oui : le Code ne contient pas de règle impérative ; la rédaction de l'article 339 révèle l'intention de laisser aux experts toute latitude d'appréciation. Le texte primitif portait, en effet, « par livres ou factures, sinon par, etc. » Le mot « sinon » avait une signification énergique et obligatoire qu'on ne retrouve pas dans l'expression « et à défaut ». La loi veut que l'on examine la valeur de la mise en risques ; or, les acquisitions de l'assuré peuvent remonter à un temps trop éloigné pour fournir la vraie valeur à l'époque du chargement ; il faudra donc bien alors négliger les

factures et les livres et se reporter aux prix courants : plus grande sera la liberté de l'esprit et plus exacte sera son contrôle ¹.

1. Voyez LYON et RENAULT, *Précis*, n° 2115. — *Contra* : DE VAL-ROGER, III, n° 1436.

CHAPITRE VII

DES EFFETS DU DÉLAISSEMENT. (Art. 385.)

Le délaissement n'est pas une vente, car il n'y a pas de prix ; ce n'est pas non plus une cession véritable, et la Cour suprême se refuse à l'assimiler à un transport de créance ; cependant, certains auteurs¹ le considèrent comme une sorte de cession : ce qui est ou ce qui fut la chose assurée passe à l'assureur, et celui-ci devient débiteur de la somme prise en risques.

L'ordonnance (art. 60) disait qu'après le délaissement « les effets assurés appartiendront à l'assureur ». Par le délaissement, portait le règlement d'Amsterdam, cité par Émérigon², l'assuré subroge les assureurs en son lieu et place.

L'art. 385 C. com. reproduit ce principe ; dans le premier alinéa, il spécifie que les effets délaissés appartiennent à l'assureur, et, dans le second, que l'assureur est tenu de payer la somme assurée.

Ce sont là les deux effets réciproques du

1. LYON-CAEN et RENAUT, *Précis*, n° 2199.

2. ÉMÉRIGON, *Assur.*, ch. XVII, sect. 6, § 1^{er}.

délaissement : nous allons les examiner dans les deux paragraphes suivants.

§ 1^{er}

DE L'EFFET TRANSLATIF DU DÉLAISSEMENT.

Le délaissement signifié et accepté, ou jugé valable, les effets assurés *appartiennent* à l'assureur à partir de l'époque du délaissement. (Art. 385, 1^{er} al.)

Cette rédaction nous montre d'une manière générale que l'assureur est subrogé aux droits de l'assuré sur la chose ; mais plusieurs points sont à éclaircir : comment s'opère cette subrogation ? quels en sont les caractères ? quelle en est la portée, soit entre les parties, soit vis-à-vis des tiers ?

Comment s'opère la subrogation de l'assureur à l'assuré ? — Elle s'opère évidemment en vertu de la loi ; Pardessus¹ allait jusqu'à soutenir qu'elle avait lieu *malgré l'assureur*. Cette proposition est trop absolue ; elle n'est vraie qu'autant qu'une décision de justice est nécessaire pour imposer le délaissement à l'assureur récalcitrant. Elle est au contraire inexacte lorsque l'assureur « accepte » le délaissement proposé,

1. PARDESSUS, *Droit comm.*, III, n° 849.

et qu'il y souscrit de son plein gré ; c'est en effet son libre consentement qui transforme en un acte définitif ce qui n'était jusque-là qu'un projet.

L'acceptation peut être expresse ou tacite ; on considère comme une adhésion tacite tout acte que l'assureur ne saurait accomplir autrement qu'en sa qualité de propriétaire de la chose : telle serait la vente qu'il ferait en son nom « des choses naufragées¹ ». Mais il faut observer que, dans un sinistre, on peut être amené à prendre des mesures provisoires qui, en toute autre circonstance, seraient considérées comme des actes de disposition et d'appropriation. D'une manière générale, les actes de gestion et de salvation ne sauraient compromettre les droits des parties². Ce sera à l'assureur ou à son représentant d'user de prudence afin de ne pas donner lieu à une interprétation erronée. Il devra se prémunir contre ce danger lorsque les mesures auxquelles il a recours seront des actes d'aliénation. Dans une espèce soumise à la Cour suprême (arrêt cité en note), le navire avait été vendu après le sinistre ; l'assuré invoquait, dans cette vente, un fait d'expropriation, et en argumentait pour soutenir sa demande en

1. DE VALROGER, IV, n° 1886.

2. Civ. rejet, 27 avril 1887 (D. P., 88, 1, 83).

validité de délaissement. La Cour suprême releva justement cette circonstance que la vente n'avait eu lieu qu'après autorisation de justice, et qu'elle n'avait pu, dans de pareilles conditions, porter atteinte aux droits définitifs des parties.

La plupart des polices renferment des clauses spéciales destinées à écarter le péril « d'une acceptation tacite » de délaissement. Elles permettent aux assureurs de procéder au sauvetage et de prendre toutes mesures utiles, « sans qu'on puisse leur opposer d'avoir fait acte de propriété¹.

Il va sans dire, et par réciprocité, que l'assuré doit également s'abstenir de tout empiétement sur les droits de l'assureur. C'est ainsi qu'il a été jugé par le tribunal de commerce de Bordeaux² que l'assuré avait eu le tort, les assureurs étant présents, de vendre sans leur assentiment le navire sinistré, et cela, malgré la précaution prise de vendre « pour compte de qui il appartiendrait », la vente ne pouvant avoir lieu que du consentement des assureurs, « auxquels seuls appartenait le droit de décider des mesures à prendre ». Il a été jugé, pour les mêmes motifs, que l'assuré était fautif d'avoir vendu en cours de route la marchandise atteinte par le

1. Polices françaises sur corps (art. 30), sur facultés (art. 19).

2. Bordeaux, 19 février 1887. — AUTRAN, *Recue internationale*, III, p. 436.

sinistre, sans recourir aux formalités légales, et notamment aux autorisations des autorités compétentes : il s'était contenté de faire précéder la vente d'une expertise irrégulière et non contradictoire par des personnes de son choix, et le tribunal du Havre¹ en avait induit que « l'assuré avait toujours considéré la marchandise comme sa propre chose, et qu'il n'en avait pas été dépoussédé légalement ». D'où l'irrecevabilité du délaissement.

Les *caractères de la subrogation* sont les suivants : la subrogation est rétroactive, et elle est irrévocable.

La *rétroactivité* du délaissement et de la transmission à l'assureur du droit de l'assuré a toujours été admise ; mais on n'est pas d'accord sur l'époque à laquelle on doit le faire remonter.

L'art. 60 de l'ordonnance disait simplement : « Après délaissement signifié, les effets assurés appartiendront à l'assureur (qui ne pourra, sous prétexte de retour du vaisseau, se dispenser de payer les sommes assurées). » Émérigon² enseignait que les assureurs étaient présumés avoir été, *dès le principe*, propriétaires de la chose délaissée ».

L'art. 385 C. comm. est plus explicite que

1. Trib. du Havre, 17 décembre 1878 (Rec. Havre, année 1879, I, 174).

2. ÉMÉRIGON, *Assur.*, ch. XVII, sect. VI, § 4.

le texte de l'ordonnance ; il porte que les effets appartiennent à l'assureur *à partir de l'époque du délaissement*.

On est loin cependant de s'entendre sur la portée de ces expressions. Divers systèmes ont été proposés, qui ne présentent pas un simple intérêt de doctrine, mais qui emportent avec eux des conséquences pratiques. Les voici :

Le capitaine, étant le préposé du propriétaire du navire, est le préposé de l'assureur du jour où ce dernier est considéré comme propriétaire ; dès ce moment, il répond des fautes du capitaine, même non couvertes par la police¹.

L'assuré qui travaille au sauvetage agit pour le compte du propriétaire, qui peut être l'assureur, suivant l'époque à laquelle remonte la rétroactivité, et il peut lui réclamer ses débours dans les limites fixées par l'art. 381.

La vente des objets sinistrés a lieu pour le compte du propriétaire ; si ce propriétaire est l'assureur, il doit réclamer le prix de la vente à l'acheteur et non à l'assuré.

Enfin, dans un voyage à prime liée, si l'on suppose la perte faite dans le voyage d'aller et le délaissement effectué au retour, l'assureur pourra, suivant l'étendue de la rétroactivité,

1. Trib. de Bordeaux, 19 février 1887. — AUTRAN, III, p. 436.

faire annuler ou laisser subsister l'assurance pour la seconde partie du voyage ¹.

Trois opinions principales se sont produites : la première, fidèle au texte de l'art. 385, fixe *au jour du délaissement* la rétroactivité de la subrogation, et non au delà.

La seconde, qui est celle de la jurisprudence², s'attache au jour du sinistre ; le sinistre, que nous supposons majeur, est en effet la condition de validité du délaissement, et toute condition suspensive a un effet rétroactif. (Art. 1181, C. civ.³.) En signifiant l'abandon de la chose, l'assuré forme simplement le lien de droit ; mais il faut logiquement en faire remonter les effets jusqu'au fait antérieur dont il est la conséquence, jusqu'au jour du sinistre. Un arrêt d'Aix, du 30 décembre 1869 ⁴, décide que la rétroactivité ne saurait atteindre le jour de l'assurance.

La troisième opinion rattache l'effet de la subrogation au *commencement des risques* : elle nous semble la plus solide, surtout depuis la loi de 1885. Il est à noter que les partisans de la première opinion sont moins nombreux que ceux de la seconde. On est généralement d'avis que le texte de l'art. 385 n'est pas concluant, et

1. E. CAUVET, *Assur. marit.*, II, n° 379.

2. Marseille, 19 juin 1826 (J. Mars., t. VII, I, 167).

3. LYON-CAEN et RENAULT, 1871, II, 39.

4. Rec. du Havre, 1871, II, 39.

qu'il faut se décider d'après les principes de l'art. 1181, rappelés ci-dessus. Or, il est bien évident que, si ce principe est applicable, il doit l'être pour le tout, et non pas à demi. Le sinistre considéré comme condition suspensive doit agir rétroactivement, comme toute condition suspensive, c'est-à-dire, non pas jusqu'à l'événement, mais jusqu'au jour où l'obligation a été contractée ; or, à quel moment l'obligation de l'assureur est-elle définitivement contractée ? Au moment où les risques commencent : voilà pourquoi nous croyons que, pour être logique, il faut pousser la rétroactivité jusqu'au commencement des risques, et ne pas s'arrêter uniquement au sinistre.

N'est-il pas remarquable, en second lieu, comme le fait observer M. Desjardins¹, que, si le législateur attribue à l'assureur les *produits* utiles de la chose depuis le commencement des risques, c'est que l'assureur est, depuis cette époque, par l'effet rétroactif du délaissement, mis au lieu et place de l'assuré ? Sans doute, la Cour suprême a longtemps refusé d'accorder à l'assureur le fret entier du navire délaissé ; mais, en 1879², elle a fait une évolution décisive, et reconnu à l'assureur le droit au fret, « même

1. DESJARDINS, VII, n° 1592.

2. Rejet, 26 novembre 1879 (D. P., 80. I, 131).

acquis à tout événement ». La loi du 12 août 1885 a complètement fixé ce point de droit. Nous avons vu plus haut que le fret du navire délaissé revient à celui qui l'a pris en risques, de sorte que la rétroactivité du délaissement se fait sentir jusqu'au temps où les risques ont pris cours.

L'*irrévocabilité* est le second caractère du délaissement et de la subrogation qui en est la suite ; la condition en est que le délaissement ait été « accepté » ou validé par décision judiciaire.

Nous ajouterons, sauf le cas d'erreur ; car l'acceptation déterminée par la nouvelle d'un sinistre imaginaire tomberait sous le coup des art. 1109 et suiv. C. civ. ¹

L'*irrévocabilité* remonte au jour de l'acceptation ou de la sentence du juge ; tant que l'abandon n'a pas été accepté ou validé, l'assuré peut revenir sur son option.

En proclamant le principe de l'*irrévocabilité* du délaissement, le législateur s'est exprimé d'une façon équivoque : « L'assureur ne peut, sous prétexte du retour du navire, se dispenser de la somme assurée. » Le retour du navire n'est qu'une hypothèse applicable au délaissement pour défaut de nouvelles et, suivant

1. VALIN, sur l'art. 60. — PARDESSUS, n° 854. — BOULAY-PATY, t. IV, p. 379.

d'autres, au cas de prise : en sera-t-il de même en toutes circonstances ?

L'article 60 de l'ordonnance avait formulé la règle de l'irrévocabilité dans des termes à peu près identiques à ceux de l'article 385 : « L'assureur, après délaissement, ne pourra, sous prétexte du retour du vaisseau, se dispenser de payer les sommes assurées. »

Les mots « sous prétexte » faisaient bien comprendre qu'on ne parlait du retour qu'à titre d'exemple, et Émérigon ¹, s'appropriant l'opinion de Pothier, en faisait l'application à la prise, à l'arrêt, au défaut de nouvelles, à l'innavigabilité ² : il généralisait le texte légal. Or, il est bien certain que, si les rédacteurs du Code avaient voulu rompre avec la tradition, ils s'en seraient expliqués. Loin de là, ils ont fidèlement reproduit les termes de l'ordonnance et, en particulier, les expressions « sous prétexte », qui révèlent l'intention de ne parler du retour qu'à titre d'exemple.

Il n'est peut-être pas hors de propos de rappeler ici l'article 372, qui prescrit que le délaissement ne peut être ni partiel ni conditionnel : c'est là sans doute une règle différente de l'irrévocabilité ; mais on peut se demander si, en l'édicant,

1. ÉMÉRIGON, *Assur.*, ch. xvii, sect. vi, § 2.

2. VALIN, dans son commentaire de l'article 60, se refusait à l'étendre à l'innavigabilité.

le rédacteur de l'article 372 n'avait pas déjà dans l'esprit le principe contenu dans l'article 385.

Quoi qu'il en soit, l'irrévocabilité est unanimement considérée comme absolue, et la jurisprudence va si loin dans cet ordre d'idées, qu'elle la maintient malgré la faillite de l'assureur survenant après l'abandon. La Cour de Rennes a, par arrêt du 8 avril 1859 ¹, décidé que l'article 1184 C. civ. était inapplicable, et que l'assuré serait, comme les autres créanciers du failli, réduit à ne toucher qu'un dividende sur le montant de son indemnité.

Formes de la subrogation de l'assureur dans les droits de l'assuré.

Entre assureur et assuré, la transmission des droits de propriété et autres afférents à la chose s'opère virtuellement par le fait du délaissement devenu irrévocable (art. 385); il n'est pas nécessaire que le jugement de validité contienne une subrogation expresse de l'assureur aux droits l'assuré.

La transmission est « une conséquence que la loi tire de plein droit du jugement qui déclare le délaissement valable » ².

Au regard des tiers, il n'en est pas de même; il convient à cet égard de distinguer les divers

1. Rec. de Mars., t. xxxvii, n. 83.

2. Civ. rej., 8 décembre 1852 (D. P., 53, 1, 15).

droits que l'assureur peut avoir à exercer contre eux.

Les droits réels et, spécialement, le droit de propriété portent, il est vrai, sur des meubles, navire ou marchandises, et l'on pourrait être tenté d'en affranchir la transmission de toute formalité.

Cependant, en ce qui concerne le navire, il faut rappeler que la loi du 27 vendémiaire an II subordonne la mutation vis-à-vis des tiers à la transcription dans l'acte de francisation. Le navire est, en effet, un meuble d'une espèce particulière, ainsi que le démontrent surabondamment les lois les plus récentes de 1874 et de 1885 sur l'hypothèque maritime ; il n'y a donc pas de motif pour dispenser l'assureur des formalités de la loi de vendémiaire. Il va sans dire, cependant, que ces formalités n'auraient pas de raison d'être, s'il ne restait que des débris du navire.

Pour les marchandises, la loi ne prescrit aucune formalité ; mais la présentation du connaissement ou titre de propriété sera souvent nécessaire ; car la question de propriété suppose un conflit avec les tiers, et cette question ne pourra guère être vidée que par la production du titre ¹.

1. Voy. Havre, 6 mars 1878 (Rec. Havre, A. 1878, 1, 76).

Lorsqu'il s'agit des droits personnels ou créances de l'assuré contre des tiers, il y a lieu de rechercher d'où elles procèdent. Les créances nées d'un contrat ne peuvent être comprises dans le délaissement qu'autant qu'elles sont l'accessoire de la chose sinistrée; on se demande alors si la transmission tombera sous le coup de l'art. 1690: la signification devra-t-elle en être faite au débiteur ou acceptée par ce dernier? Aucun texte ne dispense l'assureur des formalités prescrites pour la cession de créances; cependant, il y a unanimité, sinon pour repousser l'application de l'art. 1690, tout au moins pour ne pas la requérir¹: la raison en est, dit M. É. Cauvet², que le délaissement n'est ni une cession ni un transport. La Cour suprême le dit également: « le transport du navire et de « tous ses droits ne pouvant être assimilé à un « transport de créance³. » Quoi qu'il en soit, l'usage s'en est imposé.

Lorsque la créance de l'assuré procède d'une faute, d'un quasi-délit, l'assureur peut agir contre le tiers fautif, non seulement comme cessionnaire des droits de l'assuré, mais encore en

1. LYON-CAEN et RENAULT, *Traité*, t. VI, n° 1338. — RUBEN DE COUDER, *Dict. de dr. com.*, v° *Délaissement*, n° 343.

2. E. CAUVET, *Assur.*, II, n° 380.

3. Civ. rejct, 4 mai 1836, (DALL., *J. G.*, v° *Droit marit.*, n° 2196 en note).

son nom propre et par action directe, basée sur le dommage qu'il éprouve personnellement. (Art. 1382 C. civ.) La Cour de cassation¹ a fait de ce principe une application intéressante dans une question de compétence. Un abordage avait eu lieu entre deux navires étrangers ; il en était résulté un sinistre majeur ; le navire sinistré avait été assuré par une compagnie française. L'assureur français assigna devant le tribunal de Marseille l'étranger abordeur comme responsable de l'accident ; au nom du navire abordeur, on déclina la compétence par application de l'art. 14 C. civ., l'assureur français étant substitué aux droits de l'étranger victime du sinistre, et plaidant contre un étranger.

L'exception d'incompétence, repoussée par le tribunal de Marseille, fut accueillie par la Cour d'Aix ; mais la Cour de cassation se rallia au système des juges du premier degré, par ce motif que l'assureur avait bien un intérêt personnel à la réparation du dommage, et qu'en exerçant son action, il agissait, non comme cessionnaire des droits de l'assuré, mais en vertu d'un droit qui lui était propre, et qui trouvait sa base dans les dispositions de l'article 1382 C. civ. En conséquence, le demandeur étant Français et agissant pour son compte per-

1. Cass., 12 août 1872 (D. P. 72, II, 1893).

sonnel, la Cour suprême réforma pour violation de l'art. 14 C. civ.

§ 2

OBLIGATION DE PAYER LA SOMME ASSURÉE.

Le montant de cette obligation peut varier selon que l'assurance est limitée, ce qui est le cas ordinaire, ou qu'elle est illimitée.

Lorsque l'assurance est limitée, l'assureur doit l'entière indemnité d'assurance. Les franchises sont presque toujours exclues, et il y a lieu, comme dans l'hypothèse du règlement d'avaries, de faire des réductions sur le montant de l'indemnité ¹.

L'assureur ne doit rien au delà de la valeur prise en risques². Il ne pourrait être tenu de payer, en plus de la somme assurée, que les frais de sauvetage qui seraient postérieurs au délaissement, car ils auraient été faits pour son compte ; il ne les devrait même que jusqu'à concurrence de la valeur assurée. (Art. 381.) L'assuré pourrait enfin lui réclamer l'intérêt des avances par lui faites pour la salvation et la con-

1. En ce qui concerne le quantum de l'indemnité au cas où des marchandises auraient été déchargées en cours de route, voir CHAP. IV (*Obligation de l'assureur*, p.).

2. Req., 22 juin 1869 (D. P., 70, I, 85).

servation des effets sinistrés (art. 2001 C. civ.) : telle est la limite de ses obligations. Cependant, il faut se rappeler que certains créanciers ont sur le navire, soit une hypothèque, soit un privilège, et que, s'ils ne sont pas payés, ils peuvent faire valoir leurs droits sur la chose à l'encontre de l'assureur : ce dernier n'est plus alors un véritable débiteur ; il n'est qu'un tiers détenteur tenu *propter rem*. S'il paie, il déduira de l'indemnité de sinistre ce qu'il aura versé, ou bien il exercera son recours contre l'assuré¹ ; car, selon l'arrêt précité du 22 juin 1869, il ne doit rien au delà de la somme assurée.

Pour le cas extrêmement rare d'une assurance illimitée, l'assureur pourrait être poursuivi pour toutes les dettes du navire, et il ne serait plus en droit de se retourner contre l'assuré ; car on ne saurait dire qu'il aurait payé au delà des risques acceptés par lui : son unique ressource serait l'abandon aux créanciers. (Art. 216 C. com.)

A qui l'assureur devra-t-il payer ? — A l'assuré ou à son mandataire ou à son cessionnaire, que la police soit à ordre ou au porteur. Quand l'assurance a été souscrite *pour compte* de qui il appartiendra, l'assuré se présente parfois n'ayant

1. A moins que celui-ci n'eût pu s'en libérer par l'abandon. (Art. 216 C. com.)

en mains que le connaissance; ce connaissance est conforme aux mentions de la police, mais il n'est pas accompagné du contrat d'assurance: en semblable occurrence, l'assureur pourra-t-il payer l'indemnité contre la seule remise du connaissance? Il est incontestable qu'il ne le devrait pas, si le contrat portait que l'indemnité sera versée au porteur de la police et des pièces justificatives. Mais il peut advenir que la somme soit stipulée payable « sur production de pièces justificatives », et que l'assuré ne présente que le connaissance: cette pièce sera-t-elle suffisante? Émérigon ¹ disait que, malgré les abus de la pratique, « l'avantage du commerce voulait qu'en pareil cas on se contentât d'une relation implicite (entre le connaissance et l'assurance), et qu'on se reposât sur la bonne foi des assurés ».

C'est en effet une question de loyauté; c'est *l'application de la règle* que les conventions doivent être exécutées de bonne foi. (Art. 1134 C. civ. ²) Ainsi l'ont compris la Cour de Rouen et la Cour de cassation ³, dans une espèce où l'assurance avait été souscrite pour compte, et dans laquelle la police n'avait pas été remise à l'as-

1. ÉMÉRIGON, *Assur.*, chap. XI, sect. VI, § 5.

2. DE VALROGER, *Droit marit*, III, n° 1345.

3. Rouen, 22 décembre 1885, — Rejet, 5 mars 1888 (D. P. 1888, I, 365).

suré. Ce dernier ne présentait que le connaissance : la Cour de Rouen décida que la police pour compte était censée faite pour le porteur du connaissance ; et la Cour suprême, développant la même idée, jugea que l'assurance pour compte crée un lien de droit, non seulement entre les parties dénommées au contrat, mais encore entre l'assureur et tous les propriétaires présents et futurs de la chose assurée ; que, dès lors, les porteurs du connaissance avaient été, avec juste raison, admis à réclamer le bénéfice de l'assurance ¹.

La qualité de celui auquel l'indemnité est payée est à considérer à un autre point de vue, celui de la compensation. On conçoit que l'assureur, tout en se reconnaissant débiteur de la somme réclamée, prétende en déduire les sommes dues par son créancier. Si le porteur de la police est l'assuré originaire, la compensation s'opérera sans difficulté ; mais, s'il se présente comme cessionnaire d'une police à ordre ou d'une police pour compte, il n'en sera plus de même : les causes de compensation devront

1. Quant au porteur de la police pour compte, il ne peut s'en prévaloir qu'autant qu'elle lui a été régulièrement transmise, conformément à l'art. 1690 C. civ., ou qu'elle a été stipulée au porteur ou à ordre.

De plus, le porteur de cette police devra justifier de son intérêt à la conservation des choses assurées. — Cour d'Aix, 7 décembre 1882 (D. P. 84, II, 41).

être inhérentes à la police, et l'assureur ne serait plus fondé à se prévaloir d'une créance contre le souscripteur primitif.

A quelle époque l'indemnité sera-t-elle exigible ? Sous l'empire du Code, comme sous l'empire de l'ordonnance, il existe un délai légal, susceptible d'être modifié par la convention.

L'art. 44 de l'ordonnance et l'art. 382 C. com. ont, sauf convention contraire, accordé à l'assureur un délai de trois mois à partir de la signification du délaissement. Les diverses polices stipulent des délais conventionnels, variant de quinze jours (Pol. de Bordeaux) à trois mois (Pol. du Havre); la police française (art. 25) le fixe à trente jours. En 1867, on avait proposé de réduire à un mois le délai légal.

Le point de départ du délai est la signification du délaissement (art. 382), sous la condition que les déclarations prescrites par l'art. 379 auront été faites. Les parties ont pleine latitude pour fixer le *dies a quo* : tantôt ce sera le jour de la remise des pièces justificatives (police française, art. 25 sur corps et 14 sur facultés), tantôt ce sera le jour de la demande accompagnée des justifications. (Pol. du Havre, art. 28.)

L'assureur a, comme tout débiteur, un moyen bien simple de reculer l'exécution de son obligation, c'est de contester sa dette : un procès s'ensuit, et il impose ainsi à son créancier des

retards forcés. Cette situation avait été déjà prévue par les rédacteurs de l'ordonnance ; il était dit, dans l'art. 61, que « l'assureur serait reçu à faire preuve contraire aux attestations, et cependant *condamné par provision* au paiement des sommes assurées en baillant caution à l'assuré ».

L'art. 384 C. com. reproduit cette règle : « L'admission à la preuve ne suspend pas les condamnations de l'assureur au paiement provisoire de la somme assurée, à la charge par l'assuré de donner caution. »

La caution dont s'agit ne sera pas seulement une caution juratoire, comme au temps du *Guidon* (ch. III, art. 2), mais bien une caution réelle domiciliée dans le ressort, capable et solvable. (Art. 2018 et 2019 C. civ.)

Elle sera libérée au bout de quatre ans, s'il n'y a pas eu de poursuites. (Art. 384, dern. al.) Le projet de revision de 1867 réduisait à deux ans la durée de l'engagement de la caution.

Malgré les termes de la loi, on n'est pas d'accord sur le temps de cet engagement : il est bien certain que, si l'assureur condamné provisoirement n'agit pas pendant quatre ans, la caution sera libérée au bout de ce temps.

Mais, si nous supposons que l'assureur exerce des poursuites avant l'expiration des quatre années, la caution continuera-t-elle

d'être tenue « tant que l'assuré n'aura pas été lui-même déchargé de la condamnation provisoire ? M. Desjardins¹ estime que la caution sera libérée quatre ans après les dernières poursuites, le délai de l'art. 384 étant reconnu fort long, et le législateur ne paraissant pas vouloir que l'engagement du fidéjusseur soit indéfiniment prolongé par les retards de l'assureur.

Nous préférons cependant l'opinion contraire : le droit commun veut, en effet, que l'engagement de la caution subsiste aussi longtemps que la dette principale, soit, dans l'espèce, aussi longtemps que la créance éventuelle en restitution contre l'assuré. Le texte de l'art. 384 spécifie, en outre, que la réduction exceptionnelle à quatre ans de l'obligation de la caution est conditionnelle : la condition est qu'« il n'y ait pas eu de poursuites ». Or, nous nous plaçons précisément dans une hypothèse où il y en aurait eu, c'est-à-dire en dehors de la condition prévue ; dès lors, le retour au droit commun s'impose, et nous concluons, avec M. de Valroger², que l'engagement de la caution aura, dans ce cas, le même sort et la même durée que celui de l'assuré.

1. DESJARDINS, *Droit comm.*, VII, n° 1595.

2. *Droit maritime*, n° 1882.

La condamnation provisoire dont parle l'article 384 est soumise à la sagesse du juge ; il peut la prononcer ou accorder à l'assureur des délais raisonnables pour lui permettre de fournir ses moyens de défense : elle ne saurait avoir de valeur, si l'assureur formait appel ; car l'appel est suspensif de l'exécution, sauf dans les cas prévus par l'art. 135 Pr. civ., lesquels sont limitatifs, et ne comprennent pas celui dont nous nous occupons.

Les intérêts seront dus enfin par l'assureur sur le montant de l'indemnité. Le tribunal de Marseille ¹ les fait courir du jour du délaissement, même avant la notification des justifications prescrites par l'art. 383 ; la Cour d'Aix ² prend comme point de départ le moment des justifications.

C'est là, croyons-nous, une rigueur injustifiable : un débiteur ne saurait être tenu de payer des intérêts non conventionnels, s'il n'est pas morosif ; or, il est bien constant que l'assureur n'est pas en retard tant qu'on ne lui a pas produit les justifications requises. Cela est tellement vrai, que l'art. 383 dit que, jusque-là, il ne saurait être poursuivi. Il a en outre le droit de contrôler les justifications qui lui sont faites,

1. Mars., 27 août 1810, et 3 décembre 1875 (Rec. Mars., 40, 1, 187, et 76, 1, 262.)

2. Aix, 30 août 1830 (Rec. de Mars., t. XIII, 1, 161).

et de plus sa dette est à terme. (Art. 382.) On ne peut donc lui faire grief de n'avoir pas payé une dette, même justifiée, tant qu'il a terme pour le paiement ; autrement, la demande serait prématurée. Le Code de commerce n'a d'ailleurs pas dérogé aux principes généraux, et c'est le cas d'appliquer l'art. 1153 C. civ., d'après lequel les intérêts ne courent que du jour de la demande ; ce sera donc à ce moment que l'on devra se placer, en supposant, bien entendu, que la demande ait été précédée ou accompagnée des justifications nécessaires, et qu'elle n'ait pas été formulée avant le temps accordé à l'assureur pour effectuer le paiement de sa dette ¹.

1. Trib. du Havre, 7 février 1887 (année 1887, 1, 104). — Solution implicite.

Vu :

Le Professeur Président de la thèse,
DANJON.

Vu :

Le Doyen de la Faculté,
EDMOND VILLEY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Université de Caen,
E. ZEVORT.



TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
PRÉLIMINAIRES.	
Définition de l'assurance.	1
Rapport de l'assurance avec la commande.	8
La contribution aux avaries communes	9
L'agermanament	10
Le prêt à la grosse	11
CHAPITRE I ^{er} . — DU DÉLAISSEMENT.	
De l'action d'avaries et du délaissement	16
Droit d'option	23
Délai de l'option	29
CHAPITRE II. — DES CAS DE DÉLAISSEMENT	
SECTION I ^{re} . — Observations générales	34
Causes du sinistre. — Cas fortuit	40
Fait des personnes. — Baraterie.	40
Vice propre.	13
SECTION II. — De la prise	47
Conditions de la prise.	49
Durée de la prise.	52
Recousse dans les vingt-quatre heures.	53
Rachat	59
Option de l'assureur	60
Polices.	63
SECTION III. — Du naufrage	63
Effet du naufrage sur l'assurance des facultés. — Perte légale. — Perte réelle	73
Polices.	78
SECTION IV. — Échouement avec bris	79
Le délaissement des marchandises est-il une conséquence de l'échouement avec bris?	88
Polices.	90

	Pages.
SECTION V. — L'innavigabilité	92
ART. 1 ^{er} . — De l'innavigabilité du navire . . .	95
§ 1 ^{er} . — Innavigabilité absolue	96
Vente du navire	98
§ 2 ^e . — Innavigabilité relative	101
Manque d'ouvriers et de maté-	
riaux	102
Manque de fonds	103
Coût excessif des réparations	108
Excessive durée des réparations	112
Vente du navire	113
ART. 2. — Constatation de l'innavigabilité . . .	115
ART. 3. — Conséquence de l'innavigabilité	
quant aux facultés	121
Obligations de l'assuré	122
Du capitaine	123
ART. 4. — Innavigabilité d'après les polices . .	120
SECTION VI. — Arrêt de puissance	132
SECTION VII. — Perte ou détérioration des trois quarts .	144
I. Généralités	141
II. Perte ou détérioration du navire	148
ART. 1 ^{er} . — Perte du navire	148
Saisie du navire	149
L'abandon constitue-t-il une perte	
légale ?	152
L'assuré peut-il faire abandon	
après avoir délaissé ?	156
ART. 2. — Détérioration des trois quarts du	
navire	157
III. — Perte ou détérioration des	
facultés	157
ART. 1 ^{er} . — Perte des facultés. — Perte réelle.	
— Perte légale	175
Cause de perte légale. — Fortune	
de mer	176
Confiscation	178
Peut-on délaissé en cas de vente	
forcée ?	178
Perte des marques et numéros	183

	Pages.
ART. 2. — Détérioration des facultés. — Comment on l'établit. — Divers systèmes	184
Peut-on recourir à la vente pour fixer la valeur en avaries d'un corps certain ?	190
Polices	191
SECTION VIII. — Défaut de nouvelles.	192
Point de départ du délai	195
Défaut de nouvelles dans les assurances à temps limité.	197
Nature de la présomption tirée du défaut de nouvelles.	200
Polices.	205
CHAPITRE III. — OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ.	
§ 1 ^{er} . — Paiement de la prime	208
§ 2. — Déclaration des circonstances de nature à éclairer l'assureur sur l'étendue des risques.	210
§ 3. — Notification à l'assureur de tous les avis du sinistre	217
§ 4. — Obligation de travailler à la conservation de la chose	225
§ 5. — Obligation de prouver les faits établissant la responsabilité de l'assuré	242
§ 6. — Obligation de déclarer les assurances ou emprunts à la grosse sur l'objet assuré.	242
CHAPITRE IV. — OBLIGATION DE L'ASSUREUR. — RENVOI	
CHAPITRE V. — CONDITION DE VALIDITÉ DU DÉLAISSEMENT.	
§ 1 ^{er} . — Sinistre majeur	251
§ 2. — Délaissement intégral	252
§ 3. — Délaissement pur et simple.	266
CHAPITRE VI. — FORMES ET DÉLAIS DU DÉLAISSEMENT. — PREUVES A FAIRE PAR L'ASSURÉ.	
§ 1 ^{er} . — Formes du délaissement.	267
§ 2. — Délais	271
§ 3. — Preuve à faire par l'assuré.	278

	Pages.
I. — Preuve de la qualité de l'assuré	278
II. — Preuve de l'intérêt de l'assuré.	280
III. — Preuve de la mise en risques	281
Risque réel	282
Risque putatif.	290
IV. — Preuve du sinistre.	297
V. — Preuve de la valeur de la chose assurée. . . .	299
 CHAPITRE VII. -- DES EFFETS DU DÉLAISSEMENT.	
§ 1 ^{er} . — De l'effet translatif du délaissement	305
Rétroactivité.	308
Irrévocabilité	312
§ 2. — Obligation de payer la somme assurée.	318
Condammnation provisoire en cas de procès. —	
Caution à fournir par l'assuré	323
Intérêts de l'indemnité.	325



